

**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tesisenred.net](http://www.tesisenred.net)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author



LA CONGESTIÓN, SU PENSAMIENTO Y SU INFLUENCIA  
EN LA CREACIÓN DE LA METRÓPOLI ENTRE 1850 Y 1970

MIGUEL BORJA GOMEZ



# Tesis de Doctorado

La Congestión, su Pensamiento y su Influencia en  
la Creación de la Metrópoli entre 1850 y 1970

Director: **Maurici Pla Serra**

Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona

Programa de Doctorado Teoría e Historia de la Arquitectura

Barcelona junio 2015

**MIGUEL BORJA GOMEZ**





## Contenido

INTRODUCCIÓN .....	8
--------------------	---

CAPÍTULO I – ANTECEDENTES .....	12
---------------------------------	----

1.1 Presentación del sistema de la congestión .....	12
---	----

1.2 Otras explicaciones sobre el sistema de la congestión .....	17
---	----

1.3 Introducción al sistema de la congestión .....	20
--	----

1.4 Condiciones del término “congestión” .....	24
--	----

1.5 Jurisdicción o ámbito de aplicación de la congestión .....	25
--	----

1.6 Introducción al desarrollo sociocultural de la congestión .....	29
---	----

1.7 Consideraciones históricas al momento de abordar la congestión.....	30
---	----

1.7.1 La congestión producto de la evolución de la arquitectura y la ciudad	30
---	----

1.7.2 La congestión como un estudio condensado del lugar y su desarrollo en el tiempo .....	32
---	----

1.7.3 La congestión entre la evolución de la ciudad y la sociedad .....	35
---	----

1.7.4 La congestión como un proceso instrumental y especulativo en la ciudad moderna .....	36
--	----

1.7.5 La congestión como la transformación entre tradición y modernidad .	36
---	----

1.7.6 La congestión como manifestación permanente en la cultura metropolitana .....	38
---	----

1.7.7 La congestión como manifestación de las actividades arquitectónicas y urbanísticas .....	40
--	----

1.7.8 La congestión como adaptación a los procedimientos culturales y sociales	41
--	----

1.8 Intervenciones en el ámbito de la arquitectura y el urbanismo .....	42
---	----

1.9 Sinónimos.....	44
--------------------	----

1.10 Procesos o iniciativas en el desarrollo de la congestión .....	46
---	----

1.11 La congestión y sus definiciones objetivas en el lenguaje histórico y literario .....	49
--	----

1.12 Evolución del término “congestión” .....	52
---	----

1.13 El perfeccionamiento de la congestión en la Modernidad .....	53
---	----

1.14 La congestión: entre la forma y la función .....	58
---	----

1.15 La congestión como idea y reflexión.....	67
---	----

1.16 La congestión en la evolución de las ciudades .....	75
--	----

1.17 La Ilustración en la evolución de la congestión .....	86
--	----

1.18 El sentido de lo trágico en la evolución de la ciudad .....	95
--	----

1.19 La congestión en la primera mitad del siglo XX.....	107
--	-----

1.20 La congestión en la segunda mitad del siglo XX.....	119
--	-----

1.21 Conclusiones del capítulo: la congestión, un fenómeno universal.....	132
---	-----

CAPÍTULO 2, OBJETO DE ESTUDIO - PRECEDENTES DE LA CONGESTIÓN .....	138
--	-----

2.1	Introducción de la congestión en el sistema norteamericano.....	138
2.2	La manifestación de la congestión.....	148
2.3	La evaluación de la congestión en la sociedad y en la ciudad .....	167
2.4	La naturaleza del cambio.....	194
2.5	Ejemplos de la transformación .....	205
2.6	La experiencia en la ciudad.....	218
2.7	La congestión y su intervención en la ciudad .....	232
2.8	La experimentación en la arquitectura .....	248
2.9	La congestión y su intervención en la arquitectura .....	255
2.10	Conclusiones del capítulo. ....	276

### **CAPÍTULO 3 FORMAS DE EXPRESIÓN – ENFOQUES .....282**

3.1	Perspectivas críticas. La congestión en la ciudad liberal.....	282
3.2	La congestión, una realidad en la vida de la ciudad industrial.....	287
3.3	La congestión, la adopción de un modelo.....	291
3.4	La congestión culturalista, el entorno europeo.....	303
3.5	La congestión progresista, el entorno norteamericano.....	314
3.6	La idea de congestión en la doctrina arquitectónica y urbanística en la Unión Soviética.....	333
3.7	La congestión como respuesta a la realización de la vivienda .....	344
3.8	Un modelo de congestión.....	353

3.9	La densidad, un primer prototipo de la congestión .....	364
3.10	Ejemplos metodológicos de densidad .....	383
3.11	La aglomeración, un segundo prototipo de la congestión.....	393
3.12	Ejemplos metodológicos de aglomeración .....	403
3.13	Modelación, un tercer prototipo de la congestión.....	407
3.14	Ejemplo metodológico de modelación .....	418
3.15	Conclusiones del capítulo .....	424

### **CAPÍTULO 4. EL ARTE, LA TÉCNICA Y LA INTEGRACIÓN CULTURAL DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XX..... 430**

4.1	Mecanismos conceptuales entre técnica y congestión.....	430
4.2	Megaestructuras y congestión.....	453
4.3	El fragmento en la arquitectura en Rossi y la Metápolis, o ciudad total en Koolhaas, como sistemas de la congestión en la arquitectura contemporánea	475
4.4	Conclusiones del Capítulo.....	501

### **BIBLIOGRAFÍA ..... 513**





## Introducción

La intención del presente proyecto de investigación es examinar y valorar la congestión como una de las manifestaciones de la experiencia en la ciudad moderna, de su afirmación histórica y su transformación desde el punto de vista de la arquitectura y el urbanismo, así como las dimensiones y complejidades que esta posee, sus intenciones proyectuales y culturales que han movilizadado la construcción de la sociedad en la metrópoli.

La idea en su origen nace de la acumulación de personas y actividades que se ejercen en el medio urbano, una forma de describir las acciones diligentes, el flujo excesivo de habitantes en las ciudades, de la intensidad de sus activos, de la circulación y de sus propios dinanismos. También encontramos las acciones pasivas, como la cantidad de bienes materiales, de estructuras y edificaciones producto de estas operaciones que se reproducen más allá de lo habitual en un lugar.

La propuesta inicial era la *ideología de la congestión*, o la justificación de un discurso de los grupos de poder que buscan detentar una forma o realizar un espacio de acuerdo a una serie de postulados que son siempre susceptibles de mejorarse, cuyo fin es la ganancia o el beneficio. Estos postulados como cualquier ideología se originan y se dirigen a la sociedad y a los diversos grupos que la conforman, influenciando la manera en que se construye físicamente y conceptualmente la ciudad. Pero siguiendo en este punto, se ha considerado más útil orientar el presente trabajo de investigación en como la congestión ha moldeado e influenciado un pensamiento enfocado en la arquitectura y sobre las concepciones preestablecidas de la realidad urbana, dejando de lado posiciones ideológicas que representen un sistema o un programa de acciones que puede llevar a condicionar políticamente, simbólicamente o a mixtificar otros resultados diferentes a las bases de este proyecto.

Como tal se ha preferido reconocer el pensamiento y la influencia de este pensamiento en la construcción de la ciudad y en la realización de las obras de arquitectura, a partir del reconocimiento de sus postulados ideológicos que subyacen en el fondo, abarcando la tarea de definir la congestión desde diversos frentes multidisciplinarios donde se amplía la complejidad de este tema, situación que permite explicar la congestión desde la óptica del arquitecto, ya que se pretende comprender como la congestión ha moldeado una parte del pensamiento moderno en la arquitectura y la ciudad mediante el estudio de sus diversas manifestaciones y programas, de sus situaciones fenoménicas, y cómo estas llegaron a organizarse internamente en el seno de la cultura de las ciudades y de qué manera estos acontecimientos que ahora se consideran válidos y relevantes en una sociedad en constante transformación, llevaron a la implementación de la congestión.

Una de las inquietudes de este trabajo investigativo surge de la posición cognitiva y discursiva que le concede en diversos libros a la congestión, o en su defecto a la densidad, a la aglomeración o aquellas formas de saturación del espacio, como a la forma que ha adquirido la ciudad moderna y contemporánea por efectos de una particular involución de la comunidad, de sus condicionamientos, de sus hábitos y expectativas en un contexto incierto e impresionable que se ha venido readaptando desde muy tempranas épocas a las diversas estrategias e intereses que la movilizan y la ordenan, recordando sin pretender hacerlo, que existe una tradición y unas maneras particulares de entender el espacio, ya sea mediante ideas y procedimientos que recrean una ideología. Si bien la ideología de la congestión ha sido planteada en este libro como una cultura, o una categoría privilegiada de la ciudad, esto ha proporcionado un abanico de realidades que pesan sobre la realidad física y cultural de manera

sustancial, ya que dicho procedimiento de la congestión no es exclusivo ni excluyente, es una forma política y social que ha adquirido la ciudad de manera universal y abarca situaciones complejas que han posibilitado la riqueza de la ciudad, como también de forma paralela, su crisis permanente.

La congestión es una acción, una operación que ha estado presente desde el inicio de la ciudad, y lo que se pretende es develar la influencia de esta actuación en la construcción de la metrópoli, de su arquitectura y de un pensamiento singular. Para ello se establece una relación entre el término y la sociedad, la manera en que es apropiado y como cambia de significado hasta convertirse en una referencia habitual de la cultura urbana. Especialmente en las relaciones entre industria y ciudad, en la aplicación de lo que se ha entendido por moderno y por racional, en la entrada de las variables económicas y sociológicas que han modelado unas formas de expresión que se encuentran presentes en la arquitectura, en los textos y en los discursos.

No existe libros o documentos que hablen de la congestión, y cuando se encuentran apartes que lo hagan estos están orientados de muy diversas maneras, ya sea hacia la arquitectura, la economía, la ingeniería o la lingüística, como tal, develar el origen y la continuidad de estas acciones ha constituido un reto, porque existen elementos dentro de estas disciplinas que se interconectan y contienen en su proyección cultural de una serie de interrelación con las acciones urbanas, poseyendo una influencia significativa en su organización como sistema y en la configuración de la vida social en las urbes.

La documentación para realizar este trabajo de investigación, son en una primera instancia los libros o los textos especializados en historia, teoría o sociedad, de igual manera se recurre a los documentos que hablan de los procesos urbanos y culturales, aquellos que han investigado sobre la condición del habitante en las ciudades y sobre los procesos que allí han tenido lugar, sobre sus condiciones, sus proyectos, las técnicas que han empleado y su evolución a lo largo de este periodo que se considera

significativo, en este caso se ha mirado con atención la etapa post-industrial y lo que se entiende como la primera modernidad, que lleva en su haber las diversas posiciones prácticas y teóricas que han dado cuenta del cambio del ser social en urbano.

La utilización de textos de historia de la arquitectura y teoría de la arquitectura para la elaboración de este documento han procurado ser de la época de estudio en la medida de lo posible y de reconocidos estudiosos que han expresado ideas relacionadas con la congestión de una u otra manera. Así mismo se han abordado libros de sociología, pedagogía y lenguaje que han apoyado las labores de discernimiento de dicho fenómeno. En estos casos se han auscultado los textos desde las temáticas de la vida y obra de los arquitectos, de igual manera se ha explorado la congestión desde el arte, el cine, la cultura, como también en libros que tratan de la investigación y sus fuentes, de la economía, la estética, la geografía, las guías de la ciudad, paralelamente se ha indagado el arte, la ideología, la literatura, la modernidad, la posmodernidad, la técnica y la teoría, como también la tipología, el urbanismo la utopía y la vanguardia, para abarcar los posibles campos que influyen o deciden sobre la congestión.

El eje central de la investigación es el dominio de la congestión en el pensamiento moderno después del impacto que produjo en la ciudad y en la arquitectura las novedades técnicas y científicas, y como esta modificó progresivamente la identidad social y cultural del habitante urbano de manera expedita, determinando una serie de paradigmas sobre los que se asentaba la realización de la ciudad, de forma paralela y de manera gradual se asocia dicho procedimiento de la congestión con el denominado movimiento moderno en arquitectura, en este caso introducimos que la congestión es una dimensión que subyace en el fondo de los cambios que transformaron la realidad del habitante y creó las nuevas normas estéticas y constructivas que predominan ahora en las ciudades. Correspondiente a este eje se encuentran los mecanismos que han facilitado la aplicación instrumental de la congestión, como son la técnica y el concepto social de utilidad y beneficio que acompaña al

individuo, donde este asume como un valor social la especulación de todo lo que le rodea.

El eje transversal son aquellos sistemas complejos que hacen su aparición a medida que se consolidan las bases de la fisionomía urbana y las nuevas organizaciones espaciales en el proceso de institucionalizar la modernidad, como son la densidad, la aglomeración y la modelación, procedimientos que se desproporcionaron ante el aumento de la población y sus necesidades por vías de la industrialización, el asumir nuevos roles por medio del acceso al conocimiento, a la influencia de la propiedad y establecimiento del progreso, cuyo comprensión sirve para la ilustración y valoración de la congestión.

De esta manera se puede decir que esta es una reconstrucción de un pensamiento paralelo a la sistemas más preclaros de la ideología modernista en arquitectura como son la forma y la función, que la congestión ha acompañado a los sistemas conceptuales y físicos que hacen la arquitectura y la ciudad. Así mismo la congestión puede ser una deconstrucción a partir de los hechos históricos, de las múltiples propuestas culturales y de las circunstancias que la acompañan, de los fenómenos que ya hacen parte de la organización y la construcción de la ciudad, esbozando que la congestión a pesar de su evidencia no es tan evidente y que se hace necesario este tipo de estudios para revelar la posibilidad de un nuevo conocimiento en arquitectura.





## Capítulo I – Antecedentes

### 1.1 Presentación del sistema de la congestión

Congestión es la referencia directa a la saturación de contenidos, también es el exceso de circunstancias y formalidades que posee un espacio o un escenario urbano. De igual manera, es un hecho tangible, palpable, por el elevado número de actividades que se realizan en función de las necesidades de espacio o de lugar y por la concentración de un alto número de personas. De la misma forma, la congestión, por su respuesta al entorno de la urbes, concibe grandes volúmenes utilitarios, ya sean edificaciones en altura, equipamientos o infraestructuras, en los que la gran dimensión espacial y la saturación de contenidos se presenta como una señal o una huella en las edificaciones que expresa los mecanismos tecnológicos y la amplitud que ha adquirido su determinismo mecánico en el desarrollo físico de la ciudad y en la construcción de un conocimiento que condiciona su naturaleza urbana. Así mismo, la congestión puede ser una compleja representación arquitectónica que identifica un ambiente denso, compacto y eficiente, como parte de una orientación imperiosa que ha tomado la urbe en su ordenamiento político y administrativo.

---

<sup>1</sup> En este caso, la técnica es uno de los fundamentos de la cultura urbanística, desde su racionalización durante el siglo XVIII, que ha separado al individuo de su humanidad y de los objetos que han tomado un relieve existencial de dependencia y subjetivación. El fraccionamiento del mundo en sistemas, por intermedio de la técnica, ha creado otros mundos paralelos unidos por la idea de modernidad, estableciendo modelos de influencia científica, económica y política que han modificado el entorno de la arquitectura y el urbanismo.

<sup>2</sup> La Modernidad en arquitectura es la expresión de las ideas que provienen del procedimiento universal de cambio que se sustenta en la afirmación compleja de creencias

De esta manera, la congestión es la aplicación de una serie de metodologías a una estructura formal a la que le corresponde el manejo de estrategias para que el solar donde se dispone una edificación posea el

mayor espacio disponible y una mayor capacidad de usos, también, que las categorías formales dispuestas en la fachada, por acción de la congestión, ostenten una representación significativa en el entorno y que la masa producida contenga nuevas referencias simbólicas asociadas al poder, las finanzas o el gobierno. Así mismo, por la acción de la congestión, que es un mecanismo de saturación, el espacio reproducido resulte rentable y tenga la posibilidad de organizar y de condicionar el medio social, mediante la formalización de comportamientos objetivos que justifiquen el sentido aglomerado que va adquiriendo la ciudad.

En consecuencia, la congestión es todo proceso en el que intermedia la síntesis de las transformaciones culturales, en las que también participa la innovación y la totalización de las creaciones técnicas<sup>1</sup> que proporcionan los diversos elementos para la construcción densificada de un espacio.

La congestión comprende las excesivas relaciones funcionales, objetivas y operativas entre la colectividad y la ciudad, en las que se hacen patentes los procesos continuos de formación, uso y transformación del espacio social que existe entre el individuo y los entornos urbano y ambiental que lo rodean. Esta condición de la saturación de contenidos, en cualquier inmueble o espacio público en la ciudad, se estableció como la norma habitual en la Modernidad<sup>2</sup>, como una condición relativa del progreso, pero con la salvedad de que estas intervenciones se realizan

e ideales que proviene del conocimiento y la experiencia, en la que entran en juego una infinitud de variables conceptuales y sensibles desde el ideal de perfección, el absoluto de belleza positiva o arbitraria, el concepto de progreso, etc., pero que siempre trae la necesidad del cambio y la novedad con la alteración constante de las ideas y los valores del medio intelectual o material, sopesados por las iniciativas políticas o de los mecanismos que surgen de los intercambios mercantiles, entre otras condiciones y variables, orientando un proceso en permanente discusión sobre su vigencia y sus aportes de manera crítica, en un intento no de su definición, sino en su identificación e interpretación a través de lecturas evaluativas.

con disconformidad y con desproporción a los procesos de formación y desarrollo de la ciudad históricamente aceptada.

Esta formalización del espacio en las ciudades por vías de la congestión induce la urbe y al medio social a establecer un conjunto de criterios para concentrar al máximo las posibilidades técnicas, funcionales o formales del inmueble en el tejido urbano. Esta nueva delimitación de las propiedades del suelo, del urbanismo y de la arquitectura es una nueva forma de reconocimiento legal, ya que su ordenamiento se encuentra respaldado por preceptos legislativos de carácter civil y administrativo, que regulan y dan competencias para la realización de las obras en la ciudad, y habilitan o confirman el carácter pragmático o racional que se crea a partir de estas prácticas congestionadas que se han convertido en cotidianas.

Esta evolución de la sociedad, que ahora definimos como contemporánea, es el principal motivo del surgimiento de nuevos procedimientos en la manera de promover y concretar el espacio, volviéndose este cada vez más reducido e impersonal. De este modo, el cambio permanente de la colectividad urbana se orienta más a la crisis del medio que a su resolución, porque entran en juego nuevos recursos o sistemas más eficaces y convenientes que han facilitado el desarrollo urbano y la creación de arquitecturas más adecuadas al orden establecido.

De igual manera, en los nuevos sustratos urbanos se tiende a desconocer las circunstancias y las condiciones culturales de la urbe, como un producto de la interacción social y de su evolución en el tiempo, en tanto que los parámetros de valoración se cuestionan por su complejidad y dependencia de un lugar. Esto no ha permitido la sistematización ni la autonomía de las formas urbanas ni de sus procesos creativos, lo que modifica sustancialmente el papel de la homogeneidad y la continuidad de la arquitectura en la ciudad, así como el de sus procedimientos creativos, que son reemplazados por la acción racional de las estructuras que se encuentran condicionadas a la producción y la rentabilidad del espacio vivencial.

La ciudad y la arquitectura que actualmente conocemos contienen una serie de movimientos y transformaciones en su interior que han dado lugar al control de formas y de técnicas que han condicionado la vida diaria de sus habitantes. Los elementos esenciales para este cambio han sido las ciencias y las prácticas tecnológicas que han identificado y producido un espacio eficiente y dinámico que se orienta hacia las nuevas condiciones del cambio social.

Este cambio que supone la congestión no ha sido reconocido del todo, tal vez porque a pesar de dinamizar el ascenso de la ciudad, este no selecciona lo que le conviene culturalmente a la urbe, no garantiza unos resultados adecuados al beneficio social ni genera una escuela o un proceso de reflexión sobre la viabilidad de las acciones congestionadas de primer orden. Pero este desacuerdo, que puede ser ocasionado por las diversas operaciones de la congestión en las obras, en su manifestación estética y en la receptividad de estas sobre los grupos sociales que habitan la ciudad, se asimila como una justa causa y una manifestación que se identifica con la idea de progreso.

Así, los sistemas de representación y las formas de expresión en la ciudad moderna, que ha sido refrendada por vías de una comunidad urbana que ya posee hábitos y técnicas de realización personal y material, en donde no se obvia el acercamiento a lo desconocido ni se rehúye la novedad del perfeccionamiento material, serían un marco ideal para la transformación de la sociedad. Pero estas condiciones no existen plenamente, pues se da un arreglo o una “compostura mecánica” de la comunidad, en el que se presenta una conformidad y una conducta permisible en la que cualquier iniciativa o intención proyectual va quedando vacía y descontextualizada, ya que por regla general, y debido a estas acciones oportunistas, no se renuevan las propiedades del entorno ni sus necesarias revalorización y revitalización.

Esta crisis se ha vuelto permanente en la sociedad, en tanto que la urbe contemporánea deriva su resultado de la fortaleza del sistema dominante, de la eficacia de sus prácticas y de las oportunidades de beneficio

que estas producen. Resulta problemático que estas condiciones cambian constantemente y fluctúan de acuerdo a factores externos o que tienen una relación directa con las bases de la ciudad y sus disciplinas anexas. La economía, la política y el estado psicosocial del individuo alteran la construcción del entorno. Esto sucede con tal velocidad que no permite la adaptación y la reproducción de la cultura, lo cual crea un cambio constante y rechaza la continuidad que se ha querido instaurar en las acciones y en el comportamiento colectivo desde que la ciudad empezó a cambiar en el siglo XIX. Así, la urbe y sus productos se han visto enmarcados por un movimiento de adaptabilidad política, económica y cultural que, cada cierto tiempo, se convierte en inédita y artificial, representando cada vez menos a la comunidad urbana y sin llegar a satisfacer sus necesidades vitales, sino que se acomoda necesariamente a las dinámicas impuestas, tomando cada vez más distancia de los procesos históricos que facilitaron la creación de la ciudad.

Esta concordancia entre la saturación de las capacidades espaciales o funcionales de los objetos arquitectónicos o los medios urbanos y la búsqueda del perfeccionamiento de los mismos son las referencias contemporáneas de cómo se organizan la ciudad y los contenidos de las estructuras que las sustentan conceptual y físicamente, y que siempre están en desarrollo. Estos objetos o contenidos aumentan de tamaño cada vez más o poseen nuevas formas y mejores propiedades técnicas y metodológicas, así mismo, hacen referencia a que se están perfeccionando con regularidad, reproduciendo las virtudes del suelo, mejorando y ampliando las condiciones habituales en las que se expande la ciudad, e incrementando las inversiones dispuestas para su realización y para su administración.

La arquitectura y la ciudad han desarrollado estrategias conceptuales y mecanismos científicos que han permitido la concentración de actividades y el aumento de la densidad en pequeñas parcelas de terreno. Esto ha sido posible por la intermediación de la congestión, cuyo objetivo en dichas áreas urbanas es la aplicación máxima de construcciones y usos que generen una mayor rentabilidad. Esto lo entendemos como una

nueva *culturización* y una nueva forma de *sociabilización* del colectivo urbano, en las que los conceptos de “tradición” y “formación” se han ido abriendo campo desde el ascenso de los nuevos valores políticos, como las nacientes ideologías de progreso sobre cómo debe ser la vida material en las ciudades y qué beneficios positivos pueden darle más confianza al individuo en sí mismo, en su autorrealización o en su invención como sujeto urbano y emergente.

Este proceso directo en el que las formas sociales han perdido estabilidad y continuidad, debido a la modernización del entorno urbano, es una de las principales causas del ascenso de herramientas técnicas y conceptuales como la congestión, que satura el poco espacio disponible para extraer de él el máximo provecho. Así, se generan una inestabilidad y una discontinuidad en la colectividad urbana y en sus procesos de culturización, en su productividad y en su creatividad, que son necesarias para instaurar un orden material y conceptual en la ciudad a mediano o largo plazo.

Así, cuando la técnica comenzó a configurar las condiciones colectivas en la ciudad, influenciando su visión ideológica en términos políticos o económicos, por ejemplo, y a modificar la realidad urbana existente, lo que se buscaba era conducir el medio social al desarrollo industrial. Esto llevó a buscar un nuevo estilo, tanto en las formas cotidianas como en la arquitectura, que comprendía una visión libre de contenidos culturales, en la cual las formas no se adaptan a las convicciones del pasado y se pueda buscar una mayor libertad que se acomode a la realidad utilitarista de la sociedad.

La comunidad heterogénea y dispersa de la era moderna actúa, a la vez, como móvil y epicentro de las circunstancias de este drástico cambio que se origina por la iniciativa de estos procedimientos de creación de la ciudad, en los que prevalecen los fenómenos individualistas que se presentan conforme a intereses utilitarios. Simultáneamente, estos inciden en patrones culturales específicos que se identifican con el agobio,

la opresión y la incoherencia de muchos procesos de formación colectiva, política y económica que sustentan la nueva experiencia urbana, modificando significativamente la vida en la sociedad y ostentando una innegable influencia en su desarrollo futuro.

La congestión es el método por el cual se pueden difundir las experiencias de la ciudad moderna, ya que el término está asociado a la innovación en sus formas más generales y específicas. También, la congestión es el resultado de la dependencia entre los sistemas sociales y económicos que surgen por acción de la Modernidad, en donde los medios utilizados para su funcionamiento poseen una flexibilidad apropiada para las múltiples operaciones que se realizan en el sustrato urbano, superándose todas las contradicciones que se puedan presentar al transformarse las bases física y teórica de la ciudad. Estas condiciones propias de la congestión, como la simplificación de las gestiones urbanísticas y arquitectónicas al momento de realizar las edificaciones en la ciudad, reduciendo el espacio habitable e intensificando su capacidad para albergar usos y actividades mediante una homologación y una comprobación sistemática de sus procesos constructivos, facilitan la saturación del solar urbano y la convergencia con otras edificaciones anexas. Tales acciones se consideran inevitables para la supervivencia de la vida urbana, suponiéndose normales y vitales, lo cual conlleva al agobio de los sistemas manifiestos, al hastío de las formas, a la crisis y al escepticismo del mundo sensible. En este caso, la congestión se adscribe a la Modernidad como la preferencia por lo nuevo, por la dependencia hacia los mecanismos que aseguren intereses que condicionan la realización del espacio y su aceptación tácita o implícita, un procedimiento autoritario que se impone, dejando que los procedimientos congestionados actúen por la colectividad.

Como tal, la congestión, en su descripción y comprensión, está llena de dificultades conceptuales, semánticas y ejemplificantes, pues las explicaciones que plantea están configuradas desde su óptica de concentrar el desarrollo urbano y arquitectónico en el inevitable planteamiento de temas emergentes que poseen una amplia referencia abstracta. De igual manera como este proceso, desde su control de las formas, ha contribuido a la transformación y consolidación de las estructuras existentes

y de los sistemas medioambientales. Así pues, la congestión tiene como fin orientar una explicación que sea a la vez racional y crítica, y que prefigure gran parte de la evolución social y sus manifestaciones más relevantes, manteniendo coherencia y validez dentro del estudio de la arquitectura y la ciudad.

De igual manera, la congestión busca la unidad de los diversos campos de la creación cultural, aunque ello signifique una contradicción, porque quedarían por fuera las características más esenciales producto del pasado y la sociedad tradicional, debido a que el proceso de racionalizar y sistematizar las estructuras universales de la ciudad, como sus métodos de identificación y de elaboración asociados a la creación o a la transformación de las diversas estructuras u organizaciones que conforman la urbe, prescinden del contexto y del tiempo por el pragmatismo y la innovación.

En esta nueva unidad que es la ciudad moderna, convergen los campos fenomenológicos de la actividad social que se suscriben separadamente de los campos de construcción material como una fuerza paralela que incide significativamente en las diversas formas de creación del sustrato urbano y en la difusión de sus experiencias. Así mismo, la congestión busca la conservación de los recursos económicos y materiales que han sido dispuestos, ya que estos dirigen las formas densificadas como objetivos y términos de referencia de los patrones sociales predominantes que buscan conservar las relaciones dinámicas entre proyecto, economía y producción.

Esta forma de razonamiento que es la congestión es una forma de explicar uno de los métodos que hacen posible el funcionamiento del actual sistema de las ciudades racionales. Estas, como producto de la Modernidad, son el resultado de una voluntad de creación ciega y de su consecuente desarrollo físico indiscriminado. Este nuevo orden se caracteriza por la eficacia de sus políticas técnicas y económicas que están en constante evaluación y transformación. Las consecuencias de esta relación son la convergencia de la sociedad hacia los fenómenos de aliena-

ción y al expolio de los recursos materiales y naturales. Estos fenómenos están relacionados con las diversas *actitudes* o *direcciones* que toma la arquitectura y el urbanismo y sus productos, que no son posiciones teóricas o planteamientos culturales definidos al momento de decidir qué modelos formales y funcionales son los más convenientes para intervenir la ciudad. Estos *procedimientos* con pretensiones racionales son una garantía de que los medios que facilitan la construcción de la ciudad aseguren unas metas espaciales adecuadas, ya sean estas unas estrategias financieras de inversión o unos logros de rentabilidad social o pecuniaria que fortalezcan la reformulación permanente de políticas que preserven el sistema de creación e investigación interdisciplinaria, no solo en lo correspondiente a la arquitectura, sino en todo lo relacionado con el territorio y la mejora de los medios que hacen posible el desarrollo económico del espacio.

Esta constante de la producción, en el contexto urbano moderno, motiva la realización de un espacio anónimo y sin calidad, lo que resulta ser una de las consecuencias de la aplicación operativa de la congestión, la cual se halla motivada por la acumulación de hechos y circunstancias, de condicionamientos y determinismos propios del contexto formal de las ciudades contemporáneas, los cuales, tal como los fenómenos resultantes del empleo de estas metodologías de intervención, se *ensamblan* o se disponen unos junto a otros sin que medie obligatoriamente una estrecha relación entre ellos. Actualmente, la unión o la articulación de las partes que componen la ciudad se produce por la lógica interna de los diversos elementos que intervienen, o por un pasado común que los integra o los condiciona a determinadas propuestas cuyo resultado es la creación de un espacio, de una forma determinada o una actividad estipulada. Como se ha de suponer, esto nunca ha sido así del todo, pues todo lo producido por el accionar del hombre en la ciudad actual pretende liberarse de sus relaciones con el pasado, así todo lo propuesto o elaborado pretende suprimir de alguna manera sus propiedades culturales o ser un representante indiferente desde el punto de vista formal en la contemporaneidad.

La configuración general de la arquitectura actual tiende a definirse y a reconocerse por la optimización de los recursos, por la búsqueda de que el espacio reporte una utilidad franca y por alejarse de cualquier iniciativa que entorpezca la validez de las propuestas planteadas originalmente, ya sean de tipo monetarias o, por el contrario, que formen parte del dominio del arte, en donde estas formas utilitarias pueden servir de medio para la producción de otras formas similares.

Este proceso de configurar una forma arquitectónica se revela complejo y contradictorio, dándose esta actividad cognoscitiva de manera constante y creciente en el desarrollo de la ciudad, como una de las condiciones de la congestión, un fenómeno eminentemente urbano que ocurrió después de que las acciones emprendidas para mejorar las condiciones de la urbe y de sus posibles mejoras tuvieran la capacidad de fundamentarse preferentemente de manera científica. Este cambio le otorga a la construcción de edificaciones y de sectores urbanos una experimentada radicalidad, sin embargo, no evitó que estas operaciones se encontraran al margen de la esencia histórica del lugar, pues las iniciativas dirigidas a la creación densificada y concentrada de la ciudad moderna, por necesidades del mismo sistema, preveían la urgencia de usar todos los procesos de creación, tanto pasados como presentes, debido a la necesidad estratégica de abarcar todos los frentes de acción arquitectónicos y urbanísticos, así como de darle un fundamento disciplinar en la realización de la ciudad.

La congestión conduce al análisis de los fenómenos urbanos en los que previsiblemente se recrea una transformación de la estructura social, favoreciendo de manera reiterada su legitimación en los términos que impone ella misma. Es decir, al saturar una estructura, sea esta una manzana o un edificio, se crean condiciones que inducen al establecimiento de comportamientos culturales y sociales igualmente congestionados, como parte de un hábito artificial o una sobreimposición de actitudes que ya estaban presentes por efecto del concepto de prosperidad y de utilidad que ha sido asimilado previamente en las diversas fases históricas del desarrollo económico de la ciudad, y que ha prevalecido en la conducta humana individual y colectiva desde la urbe postindustrial.

La manera de organizar y edificar la ciudad desde la era postindustrial se orienta por la disponibilidad de establecer coincidencias por medio de listas, inventarios o catálogos, como una forma de planificación o una descripción de lo que existe, de lo que es útil y lo que no lo es, tanto del valor de las edificaciones y de la capacidad económica del suelo, como de las formas de relación que posee la comunidad que se asienta en el lugar. Así mismo, están presentes las actividades, usos u operaciones que pueden realizarse allí, como las labores que se encuentran censuradas o limitadas por factores que no permiten la transformación de medio urbano. Esto forma parte de las clasificaciones del entorno construido, establecido por las herramientas de planificación y de la zonificación, en donde las estructuras económicas se encuentran superpuestas a cualquier proceso social o cultural. De esta manera, entraron en juego los valores que se manejan en la ciudad, ya que pertenecen tanto al presente como al pasado, y los conocimientos y hábitos se ejecutan o se producen de acuerdo con las diversas formas de organización o por un consenso de sociabilización que motivaron el diseño de la arquitectura y la ciudad, alterando la lógica preconstruida de anticuadas metodologías y aplicando un método científico pensado a partir de su eventual utilidad, eliminando así las interferencias de antiguas experiencias. De esta manera, cualquier acción que se realice en la ciudad está condicionada por una capacidad constructiva que lleve a la realización de inmuebles altos, densos y técnicamente fiables, que se traduce en procesos de control y de gestión bajo el dominio de las acciones congestionadas, en las que se suprimen las asociaciones que pueden llegar ser negativas en las relaciones productivas.

En esta primera aproximación a la congestión, se han usado de manera consciente palabras afines a la concentración organizada y desorganizada de actividades, así como otras afines a la aglomeración o saturación, que expresan diferentes formas de organización del espacio en las que se rememoran diversos procesos históricos, en los que las obras de arquitectura se identifican por su capacidad espacial o constructiva de acuerdo a los medios técnicos vigentes. En este caso, la utilización conceptual y material de la técnica es un recurso decisivo porque ha permitido desde el desarrollo de las capacidades del uso del suelo hasta la

racionalización de los recursos, forzando sus capacidades mecánicas e instrumentando adecuadamente el uso del espacio.

De acuerdo con lo anterior, la definición del término congestión lleva a la memoria las condiciones de agobio y malestar de la sociedad moderna. El término, igualmente, indica el rebosamiento de contenidos y actividades que son de naturaleza artificial y que han condicionado la vida en las ciudades, convirtiéndose en una ideología de la vida metropolitana. Pero, para llegar a esta incidencia física y espiritual en el colectivo urbano por vías de la congestión y de las acciones que se realizan por medio de esta y determinan la realización de la ciudad y de la arquitectura, es necesario identificar una serie de antecedentes históricos y culturales que han prefigurado su identidad.

## **1.2 Otras explicaciones sobre el sistema de la congestión**

Esta tesis doctoral abarca algunos de los procedimientos utilizados en diversas latitudes y en algunos momentos históricos con el fin de alcanzar un conocimiento de la congestión como procedimiento y una visión de la arquitectura y de la ciudad. El objetivo de tales conductas o tendencias es la organización de la ciudad a partir de la saturación de su espacio, que está asociado a la innovación de los mecanismos de construcción de edificaciones y a las infraestructuras que respaldan las iniciativas de densificación en las urbes.

Estos mecanismos racionales y económicos buscan hacer un uso extensivo de todos los recursos disponibles, siendo escogidos aquellos que mejor se adaptan a las condiciones variables del medio urbano, en donde también es posible su utilización de una manera fragmentada, pero siempre con la visión de un empleo sistémico y eficiente, que es una de las políticas del uso de la congestión. Este manejo de las condiciones arquitectónicas y urbanas siempre ha teniendo en cuenta que la ciudad es un hecho emergente e indeterminado que se encuentra en constante movimiento y formación, y que, a medida que evoluciona, se hacen más

palpables sus deficiencias sociales en apropiación y contenido de una potencial cultura urbana y de su capacidad de convocatoria e identidad, que se construye con base en los aportes de un sistema agobiante y densificado, que de por sí, posee sendos vacíos metodológicos y carencia de recursos. Así, los parámetros que orientan la producción del espacio en la ciudad buscan mecanismos de valorización y de proyección objetivos, que vinculen de manera general los proyectos o las acciones que estos reproducen, y cuyo objetivo es la creación de sistemas urbanos y arquitectónicos siempre más eficientes y seguros, aunque no siempre con sentido de apropiación y pertenencia.

Existe una gran dificultad en presentar un sistema abstracto, de índole fenomenológica más que real, que incide constantemente en el desarrollo y la transformación de la vida cotidiana y las formas de la ciudad. La congestión, como cualquier otro mecanismo de gestión urbana o de diseño arquitectónico tiende a convertirse en la presente actualidad en un sujeto cambiante y transmutable, condiciones que nos hablan de la fragilidad de la historia y la negación ante la permanencia del discurso de valores.

A lo largo de la historia de las ciudades, el individuo ha modificado el entorno que le rodea mediante acciones directas o estrategias conceptuales que son producto de la interacción permanente entre el conocimiento y los conflictos que se le presentan. Desde tiempos remotos, esta acción de reciprocidad entre el habitante y su medio se ha dado de manera más científica que humana, lo que ha creado una modificación racional y progresiva de los beneficios materiales e intelectuales y de los sustratos que le otorgan validez a la identidad del entorno construido, siendo la más importante la transformación de su naturaleza social en una cultura utilitaria que se encontraría como la base de las realizaciones urbanas y arquitectónicas, que ahora, por su mismo enfoque materialista, requieren un cambio permanente.

La ciudad es el resultado de las prácticas de una sociedad que legitima sus acciones mediante la formalización y la construcción. Esto da como

resultado unas formas particulares que representan la seguridad espiritual y el mantenimiento cultural de los modelos históricos que han intervenido en la ciudad. Estos procedimientos de carácter confiado y estable justifican y acreditan el espacio público y las estructuras civiles como parte de la organización compleja de su entorno vivencial y del espacio recreado por su arquitectura. Cuando desaparece esta armonía o presencia anímica que sostiene la forma de la ciudad, emergen las *falsificaciones* o los comportamientos artificiales, que son imposturas propias del fenómeno de la libertad y la voluntad del individuo incorporadas a la democratización del espacio en las urbes. Esta emancipación de la sociedad, de sus sentimientos y de sus tradiciones son *desmanteladas* y *despersonificadas* de conformidad con orientaciones pragmáticas que salvaguardan otras condiciones de vida en las que predomina una mayor libertad o un interés total.

La congestión formaría parte de este pragmatismo que impulsa nuevas formas y nuevos procedimientos y que promueve una modelación y una nueva organización de la cultura en las ciudades. Esta nueva génesis de lo urbano abarca la recomposición del comportamiento social y los nuevos ordenamientos políticos, debido a que las formas para la realización de todo lo relacionado con la urbe sufren de profundas transformaciones e inéditos enfoques en su elaboración y regulación técnica. De igual manera, se produce una nueva estimación inmobiliaria y un nuevo marco legal que normaliza la actuación de los diversos agentes que interceden en el proceso constructivo. Dichas obras, como edificios en altura o la adecuación del espacio público, representan una dimensión inédita para la colectividad que comprobadamente ha ejercido, desde tiempos inmemoriales, el control de los procesos de ejecución de su espacio, presentándose para el efecto un conjunto de normas y regulaciones que obedecen en su mayor parte al cambio tecnológico y a los impactos que han alterado las características habituales que poseían las antiguas estructuras sociales.

Esta situación de cambio entre la urbe decimonónica y la ciudad metropolitana es catalogada como un hecho *circunstancial* o *contingente*, debido a la repercusión de los fenómenos urbanos que se venían dando y



a la simplificación de sus contenidos emergentes, puesto que es una consecuencia de la imposición de los nuevos conceptos de ciudad sobre los demás sistemas territoriales, económicos, políticos, etc. que han impulsado este cambio. Estas dimensiones ahora son consideradas como *racionales*, a pesar de las contradicciones que posee el sistema vigente de hacer ciudad, ya que estos fenómenos inciden sobre los mecanismos de producción y sobre la manera en la que estos se convirtieron en selectivos, condicionando las antiguas prácticas de formalización y actividad en la urbe.

Actualmente, las relaciones y los distintos modos de elaborar el hábitat urbano se encuentran muy cuestionados por la población que forma parte de estos contextos metropolitanos. Actitud que fluctúa entre la exigencia de ser muy crítico con lo elaborado y la adaptación a los mecanismos de producción instaurados sin oposición en la ciudad. Uno de estos mecanismos es la congestión, que también es un instrumento de la cultura urbana que ha sido creado para condensar las actividades o los conocimientos que forman parte de una forma determinada de vida en espacios cada vez más reducidos. Espacios en los que el individuo se encuentra sometido a tensiones y conflictos ya habituales, como formas de un lenguaje social que sistematiza la estructura social de acuerdo con los principios de la masificación, el consumo y el incremento del valor material que ha adquirido los objetos y el elevado coste que ahora significa la existencia en las urbes.

En este caso, lo que entendemos como vida contemporánea se ha convertido en un sistema unilateral y condensado, por no decir selectivo e inescrupuloso, cuyos logros se van deteriorando a medida que esta se perfecciona. Esto se debe a que la ciudad se retroalimenta con sus propios beneficios, abstrayendo cada vez más sus resultados. La congestión forma parte de este sistema autoritario de gestión de la urbe y de la arquitectura que llena sus calles y urbanizaciones como un producto dialéctico de su crecimiento.

El potencial y las dimensiones que ha adquirido la ciudad, así como las posibilidades que ofrece, son causas del surgimiento de la congestión,

ya que siempre se necesitarán nuevos métodos de diseño y construcción que hagan frente a la vastedad y complejidad que ha adquirido el sustrato social. Para ello, se han implementado condiciones de gestión y de elaboración muy delimitadas que evitan la improvisación y el gasto excesivo de los recursos, a cambio de realizar proyectos bajo la tendencia oportunista del mercado y la causalidad de su manejo. Esta orientación de los bienes inmobiliarios o del suelo urbano también incluye la modificación de los comportamientos colectivos de los residentes y los induce a procedimientos artificiales bajo la orientación de crear experiencias que ayuden a crear nuevas prácticas que incrementen la congestión o la concentración de actividades en espacios cada vez más delimitados que, en términos generales, poseen un fin económico.

La capacidad de innovar que tiene la ciudad no es un fin en sí mismo, ya que su historia es traumática y no ha presentado un desarrollo permanente ni coherente, pues su evolución solo se dio a partir de la reforma de sus procesos técnicos, los cuales han estado asociados a la innovación productiva, corporativa y social. A partir de esto, se fundamenta en el colectivo urbano la posición de que solo la estructura remunerativa de la ciudad puede proyectar la urbe hacia el futuro, y así se conforma el proyecto de la sociedad industrial, a partir de la gestión urbana e inmobiliaria de la ciudad, la cual se convierte en uno de los pilares del capitalismo.

De esta manera, resulta natural y lógico el surgimiento de la congestión, porque esta aglutina de manera eficiente las expectativas financieras y políticas. El resultado formal es la ciudad que conocemos y en la que se da el dominio y la intervención directa sobre la población y el territorio en donde se comparte la existencia de las diversas dimensiones que ha adquirido la realidad urbana. Esto, a pesar de que, en ella, se reproducen de manera reiterada sus aspectos negativos, pues los medios y las actividades consideradas como eminentemente urbanas, como el consumo, la circulación y el ocio, entre otros, son una prolongación de los sistemas económicos, en los que siempre debe haber un margen de utilidad y de indeterminación para que se facilite su regeneración.

Actualmente, la urbe presenta una base tanto fenomenológica y subjetiva como real y tangible, debido, en parte, a la problemática que constituye su fundamento social, el cual se encuentra en permanente cambio, causado por su inestabilidad al momento de elaborar y valorar las acciones políticas y de intervención sobre los problemas que plantea la ciudad metropolitana y su gran extensión. Es en este entorno donde la calidad y la equidad de las intervenciones urbanas no velan de forma por los individuos ni los grupos sociales que conforman estos sectores urbanos, ya que cada vez más se encuentran en situación de desigualdad o de marginalidad, debido a que los enfoques políticos o económicos que hacen posible su intervención, el mejoramiento de lo existente o la creación de nuevas infraestructuras o viviendas, en su mayor parte, solo se sustentan a sí mismos con la improbabilidad de que estos medios y sistemas se articulen conscientemente, sin que exista una retroalimentación pedagógica sobre las propiedades urbanas o una interacción entre el medio social y lo realizado en la ciudad. Estos fenómenos no permiten un soporte real o tangible de las políticas de intervención en la urbe a largo plazo, ni proporcionan criterios adecuados cuando se realiza una acción sobre el tejido urbano en planes y proyectos.

Las soluciones que ahora puede proveer la arquitectura en los procedimientos urbanos son vistas como un hecho totalizador, pues prevalece la construcción masiva en todos sus frentes porque la innovación y la técnica predominan sobre cualquier otro concepto. De esta manera, se mitigan las diferencias más esenciales entre las diversas estructuras y mecanismos sociales ante la crítica situación del medio cultural que predomina en las metrópolis. Estos procedimientos de intervención están ligados a la ideología de la congestión, pues elaboran criterios culturales vacíos de actuación para el planteamiento de los nuevos problemas físicos o conceptuales que aparecen en la ciudad. Así, la congestión, debido a su vocación de regenerarse constantemente, orienta la creación de nuevas ordenaciones o procesos al interior de la ciudad, formalizando y estableciendo nuevas fórmulas para la mediación práctica y experimental

de la arquitectura urbana, que es una condición válida heredada del ascenso de la técnica y de los procesos lógicos que surgieron durante la ciudad industrial.

De esta manera, la congestión es una intervención metódica que utiliza todos los recursos de gestión y de construcción que se han logrado constituir a lo largo de la historia reciente de la ciudad, y cuyo objetivo es la organización de la totalidad de la ciudad mediante la conjunción de teorías arquitectónicas y prácticas urbanísticas para la densificación general del medio urbano. Esto, de por sí, no deja de ser una utopía y una contradicción habitual en la arquitectura, ya que entre más mecanismos se implementen para su desarrollo y articulación y que lleven a una correcta realización de la ciudad, más conflictos y problemas se producen, ya que se revaloriza lo existente y se crean nuevas estrategias que impiden una consolidación permanente de la urbe.

### **1.3 Introducción al sistema de la congestión**

El propósito general de esta tesis es obtener una visión general del desarrollo, la intervención y la innovación de la congestión como instrumento de diseño y de gestión, teniendo en cuenta que su campo de acción se limita a la ciudad creada después de la industrialización, porque sus procesos de actividad y de reforma adquirieron una especialización y un refinamiento debido a la visión totalizadora de la técnica.

La congestión se ha identificado y ha influenciado los principales métodos de la construcción de la ciudad moderna, condicionando las principales tendencias arquitectónicas y valorizando todo lo relacionado con el sustrato urbano y sus categorías sociales. Esto implica que la ciudad, debido a sus procedimientos, se convierta en el mayor activo de la civilización moderna y que sus acciones estén dirigidas a incrementar su



Fig. 1. Sector congestionado de *Lower East Side*, New York 1890.



Fig. 2. Fotograma de *Pickup on South Street*, film de Samuel Fuller. 1953.

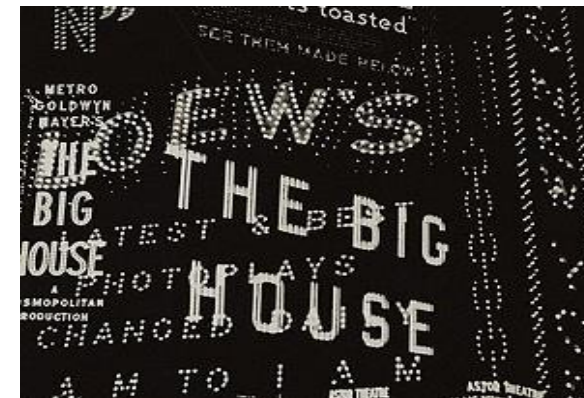


Fig. 3. Broadway 1930 Gelatin Silver Print Black and White Photograph, by American photographer Walker Evans

valor. La congestión, en este caso, sería uno de los métodos que hacen posible la formalización del proyecto de ciudad metropolitana.

La congestión, de manera abierta e indeterminada, de uso cotidiano, la conocemos por un primer escenario que se puede llamar congestión física, que se da por las acciones que suceden en el espacio real de la ciudad o sus edificios (Fig. 1), y por un segundo escenario que consiste en la percepción de los sentidos, en la que las imágenes, las impresiones o las sensaciones aportan un exceso de información que colma lo comprendido (Fig. 2-3).

En el primer caso, el de la congestión real o física, las personas que se encuentran unidas por el medio urbano y sus relaciones causales actúan como intermediarios en la relación de los hechos que se suceden, ya sea formando parte en el espacio o asociándose con lo que ocurre allí, participando en un auditorio congestionado de público, subordinándose a la interacción de un embotellamiento en una avenida o interviniendo activa o pasivamente en una manifestación pública. En este caso, la congestión afecta directamente al habitante y este forma parte del cúmulo de acciones en las que el lugar se encuentra rebosado de personas, tráfico y actividades. Por lo general, el espacio de un inmueble y el espacio

público urbano disponible son estrechos o insuficientes para las actividades que allí se realizan, debido a que no ha sido previsto o no está planificado para asumir o dar cobertura a nuevas actividades, a la circulación de personas o a la movilidad extensiva de la metrópoli.

En el segundo caso, el de la percepción de los sentidos, estos identifican fenomenológicamente la situación de la congestión, que puede presentarse en el sitio o a distancia. La persona advierte sensorialmente las condiciones en las que está dispuesto un espacio o un escenario. En otras palabras, se da una percepción del entorno y de la forma en la que está organizado el mundo exterior que, cuando se encuentra saturado, congestiona los sentidos. Así, el exceso de publicidad, el uso dramático de colores, las formas estéticas altisonantes, el ruido excesivo, los olores excedentes, etc. resultan agobiantes para los sentidos. (Fig. 4-5-6).

El término congestión es de uso corriente y está incorporado como una palabra definida y concreta en el colectivo urbano. De esta manera, al referirnos a la definición del objeto de estudio, hemos trazado su ilustración sociocultural, ya que la palabra no es desconocida ni posee acepciones semánticas o lingüísticas diferentes a su significado.



Fig. 4. Habitación-Apartamento en New York, Jesse Tarbox Beals en 1910.



Fig. 5. Anónimo; Un día lunes en la ciudad de New York, 1900.



Fig. 6. Fotograma de The Lost Weekend de Billy Wilder de 1945

#### 1.4 La congestión, su pensamiento y su influencia en la creación de la metrópoli de 1850 a 1970

El título de la tesis expresa cómo algunos criterios históricos, económicos y tecnológicos han orientado posturas ideológicas que han modificado las relaciones entre ciudad y sociedad, creando mecanismos que han hecho posible la transformación urbana, desde el punto de vista de la creación de nuevos mecanismos para el uso intensivo del suelo y de la concentración de actividades, proponiendo nuevas formas de habitación y recursos urbanísticos que han modificado gradualmente el concepto de colectividad urbana. Estos sistemas sociales productivos son al mismo tiempo sistemas proyectuales, en el sentido que la misma comunidad domina o conoce las técnicas de elaboración y proyectación arquitectónica que se irán imponiendo bajo determinadas condiciones socioculturales, entre las que se destaca el cambio en la capacidad de soporte y de valor de la estructura del suelo, las nuevas dimensiones que adquieren las formas culturales y estéticas y el avance e influencia de

los descubrimientos científicos aplicados a el desarrollo de la urbe. Tales circunstancias se encontrarán modificadas de manera significativa por los parámetros económicos y políticos que condicionan el desarrollo de las múltiples variables que se utilizan para la construcción del entorno de las ciudades y de su ordenamiento urbano. Estos conceptos se encuentran dentro del campo de la historia y la proyectación, manejados a través del cambio, no solo de sus elementos básicos como la escala, la proporción, el tipo, sino también a través de la densidad y los factores demográficos que ha ido dominando el hábitat en las ciudades.

De esta manera, el desarrollo de la presente tesis doctoral define la congestión a partir de su capacidad para generalizar y dar continuidad a los factores que inciden en la transformación de la ciudad. Así mismo, la congestión se aborda como una forma de las estructuras de poder por su capacidad de racionalizar los procesos que intervienen en la construcción de la urbe y de su comunidad, poseyendo también una innegable capacidad simbólica, ya que ambos contenidos, tanto su poder de organización como su capacidad de representación, legitiman y justifican el proceso edificatorio por más excesivo o desmedido que sea este, otorgándole competencia funcional y objetiva a las realizaciones arquitectónicas y urbanas. Además, estos procedimientos llegan a repercutir significativamente en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, debido a la contingencia de estos procesos de construcción que se tornaron

en formas de actuación y de cambio universales, que se liberaron por la legitimación de intereses privados y, en menor medida, por el avance de la idea de lo público en la metrópoli.

Los enunciados que se encuentran a continuación, forman parte de los criterios de evolución del medio urbano y social, referidos no por los arquitectos, sino por los primeros sociólogos ante los cambios estructurales que estaban modificando la sociedad en las ciudades. Este consenso de formas y actitudes en las relaciones sociales y sus intereses en el ambiente de las ciudades, se han constituido en sistemas de actuación en el desarrollo psicosocial del individuo, que han afectado la realización del entorno asociado a la construcción y al planeamiento urbano. Así mismo, estas posiciones de la sociedad hacen referencia al crecimiento y a la expansión de los conflictos de la comunidad, que es directamente proporcional a las problemáticas urbanas y al cambio de estrategias que han permitido ordenar la ciudad y la arquitectura, a través de los diversos fundamentos conceptuales teóricos y técnicos surgidos por la misma especialización de la sociedad y que han facilitado el esclarecimiento de la congestión.

1. “Una sociedad determinada no puede comprenderse sino en relación con la historia”. Tal como la refiere A. Comte en sus teorías del Evolucionismo<sup>3</sup>. Ya que el juicio del medio social depende de su avance en el tiempo por el desarrollo que han tenido los medios culturales, científico, económico, etc. en donde la sociedad se reconoce en su origen y en las transformaciones que le han dado su identidad y su potencial asociación a otras formas sociales más modernas.

2. “La línea-energía de la evolución de las sociedades humanas está constituida por el progreso de los conocimientos”<sup>4</sup>. Siguiendo el rastro de las teorías sociales de A. Comte, se explica que el progreso de la sociedad se da a partir de una serie de procesos dinámicos, no siempre

lineales, que la conducen a una mayor complejidad que la retroalimentan de manera cíclica y progresiva.

3. “El estado positivo, al que corresponde la sociedad industrial, en el que se explican los fenómenos por medio de la observación y el razonamiento”<sup>5</sup>. En este caso, las ciencias cumplen un papel fundamental, ya que han permitido el surgimiento del mundo tal como lo conocemos, en la comprensión de las ideas técnicas y científicas que le han dado orden y legitimidad a la sociedad, en tanto que los nuevos términos otorgados por la *industrialización* de la sociedad justificaron las nuevas actuaciones orientadas al futuro, sin el peso de la historia, con una marcada tendencia individualista y utilitarista.

De esta manera, el título de esta tesis doctoral hace referencia tanto al proceso cultural de afianzamiento de la capacidad del individuo y la técnica, como de la introspección social y de la reducción operativa de la cultura tradicional. Estas iniciativas tocaron de manera significativa el medio urbano y la arquitectura en el marco de la utilidad social y de los nuevos procesos funcionales y formales que se superan críticamente a sí mismos en un periodo determinado. Así, la congestión, como su pensamiento y su influencia en la creación de la metrópoli de 1850 a 1970, es un diálogo permanente entre las diversas condiciones urbanas y arquitectónicas que han sido creadas a lo largo de este periodo, su relación concertada en una serie de hechos y las actividades que permiten que el proyecto urbano cuente con una proyección de la ciudad cohesionada, así como con unas determinadas características formales y sociales.

La ideología de la congestión y su proyección en la colectividad urbana configuran una forma de organización que cuenta con métodos y técnicas que dominan la elaboración de la urbe, y que se encuentran conciliados por un orden y unas leyes de carácter artificial. Esto también puede definirse como un ajuste de intereses entre las diversas fuerzas

---

<sup>3</sup> (211). **Comte, Auguste.** Cours de philosophie positive ; Discours sur l'esprit positif. (Curso de filosofía positiva (lecciones I y II) ; Discurso sobre el espíritu positivo). [trad.] José Manuel Revuelta. Barcelona : Folio, 1842, 2002.

<sup>4</sup> (211) Ibíd.

<sup>5</sup> (211) Ibíd.



que chocan durante la evolución de la ciudad, entre los desiguales sistemas de producción y su incidencia a favor o en contra de las prácticas habituales del medio social. Así, en la realización de la ciudad moderna, por vías de la congestión, se sucede una reestructuración de los hechos arquitectónicos y de sus coyunturas políticas y económicas, las cuales someten los acontecimientos a cambios no previstos y supeditan las aspiraciones colectivas a criterios generales.

El título de esta tesis también se refiere al análisis de las causas y los efectos de la acción de la densidad o de la concentración de actividades, entendidos como una serie de procesos de expansión que hicieron su aparición a raíz del surgimiento de la industria y el control que ello supuso en las realizaciones urbanas y arquitectónicas, de la misma forma que hace referencia a cómo estos se dispusieron para la hartura conceptual y material del espacio. Gran parte de estos acontecimientos fueron producto de la voluntad científica y metodológica, así como de la capacidad reflexiva de una sociedad que se había alejado de la intuición, ya que era capaz de analizar los diversos cambios, los riesgos y los efectos de su actuación en la realización formal, constructiva y urbana desde el punto de vista de la concentración de actividades.

Esto también se asume como los valores que han sido creados por las transformaciones sociales, pues, al evolucionar el colectivo urbano, se ha desarrollado una serie de enfoques metodológicos que conducen inevitablemente a una orientación cronológica e histórica de los eventos urbanos que han originado diversas situaciones en acciones concretas o fenomenológicas en el entorno de la ciudad y el territorio que se pueden considerar como paradigmáticas, y cuyas realizaciones alcanzan a fraccionar, modificar o sustituir la forma y el espacio. De igual manera, se da el caso contrario, en el que las metodologías empleadas han establecido nuevos contenidos, conceptuales y físicos, que propenden por la homogenización y la estandarización de las construcciones y de las múltiples aplicaciones que se efectúan al interior de la ciudad. Como tal, no existe una única orientación entre la sociedad y el medio construido, ya que depende de lo circunstancial o de lo incidental en un gran porcentaje, producto de las reacciones propias de los contenidos ideológicos o

políticos que determinan la creación de nuevos valores en las aglomeraciones urbanas.

De esta manera, el título de la tesis doctoral forma parte de una problemática historiográfica en la que se hace necesario mirar hacia dentro de los sumarios establecidos por la Modernidad para aludir a una situación cultural compleja, en la que se reconoce la importancia de los sistemas generales a partir de los límites dispuestos por la puesta en práctica, de manera sistemática, de los procedimientos racionales y exactos, cuyo objetivo es generalizar las innovaciones urbanas y consolidar el proceso de fragmentación e individualización de la sociedad.

#### **1.4 Condiciones del término “congestión”**

La primera iniciativa en esta presentación es la definición de la congestión, obedeciendo a la necesidad de incluir una explicación o una ilustración del término en cuestión, ya que se acude a lo largo del texto a una serie de términos abstractos y de situaciones ambivalentes que pueden confundir al lector. Para tal efecto, es necesario esbozar las condiciones y los propósitos del objeto de estudio, pues esto hace posible una interpretación del pasado y del presente, así como una definición autónoma o particular del proceso de formación y transformación de las diversas realidades urbanas.

Así, el cuestionamiento básico de la presente tesis se enfoca en el desarrollo, la utilidad y la proyección de la congestión en la ciudad, entendidos estos como un pacto entre los diversos dinamismos que los conforman, cuyo resultado es una mutación y una modificación sustancial de los métodos que han hecho posible la realización de la arquitectura, de acuerdo con exigencias espaciales y funcionales cada vez mayores, así como con un requerimiento y una reivindicación social.

Para que esto se realice, debe haber un acuerdo de intercambio, una relación entre los diversos métodos y procesos en la configuración de la

metrópoli. De igual manera, debe existir un convenio o una alianza entre una serie de normas o prácticas que permitan la realización de la urbe, debiendo ser admitidas como procedimientos válidos todos aquellos procesos que resumen la técnica, la forma, la distribución funcional y la superación de los condicionantes del suelo, en los que estos se encontrarán unidos a criterios operativos, normativos y conceptuales, preferiblemente objetivos, que se encontrarían condicionados a la experiencia y a las variables propias del lugar a pesar de que pueden atrofiar o descomponer los tejidos urbanos o alterar el correcto desempeño de la arquitectura.

La congestión, a lo largo de la historia de su definición y entendimiento colectivo, ha procurado introducir nuevos esquemas técnico-culturales como la producción y el consumo masivo de estructuras que, para su adecuada apropiación, se deben articular con otros conceptos ya precedentes, tengan o no relación o similitud con las iniciativas de la complejidad que establece no solo la congestión, sino la colectividad y la experiencia acumulada durante su formación. Estos procedimientos oscilan entre la novedad y la tradición, tanto en el diseño como en la realización de la ciudad. De esta manera, se pretenden definir, desde el punto de vista histórico, los logros en la construcción de la metrópoli, ya que esta aplicación de la congestión se caracteriza por ser difusa, yuxtapuesta o multifacética y porque a partir de esta se han sucedido una serie de intercambios cronológicos que se han convertido en hechos permanentes que representan la Modernidad como el entrelazamiento de determinadas circunstancias.

Así mismo, el termino congestión, a pesar de identificar concentración de actividades o aglomeración de procesos en arquitectura y de adherirse a los problemas asociados por la densidad urbana, también es un estado de las cosas referenciado a un ambiente o a un entorno que se convierte en viable a fuerza de modificar los parámetros sociales y su capacidad de autorregularse por medio de los factores tecnológicos y mecánicos. Ya que la sociedad y el individuo conocen la realidad del mundo y sus consecuencias. Así pues, la congestión es la reafirmación

de lo conocido porque se tiene acceso a sus procedimientos y a sus significados, esto también significa que el individuo y el medio colectivo son más adaptables y confiados hacia lo desconocido y hacia los cambios más radicales, en tanto que por medio de la congestión se conocen más de cerca las características del entorno de las ciudades como grandes sistemas de la información que concentran la experiencia de la sociedad.

### **1.5 Jurisdicción o ámbito de aplicación de la congestión**

La demarcación a la que nos ceñiremos en la presente investigación es dada por la naturaleza actual del término “congestión”, que será aquella que ideológicamente representa los valores de la arquitectura y la ciudad contemporánea. En este caso, se acudirá tanto a las condiciones físicas como a las fenomenológicas, sin que por ello se dejen de incorporar otras definiciones y determinaciones en argumentos o discursos que puedan ayudar a profundizar el tema en cuestión.

De esta manera, cualquier definición de un concepto no estará libre de dificultades durante la aproximación a esas formas de actuación. En este caso, la congestión es vista como un aporte cultural y una legitimación de los objetos físicos que se han alcanzado de acuerdo a este procedimiento de intervención. El propósito es la realización de edificaciones y de áreas urbanas adecuadas al alcance de unos objetivos concretos y directos, ya sean económicos o sociales, de conformidad a una utilidad inmediata, sin que importe alcanzar un estado de equilibrio, o desequilibrio, o un desarrollo consciente de las formas y los procedimientos aplicados, porque lo que se busca es una producción arquitectónica y urbana generalizable, en la que confluyan garantías de acierto en los diversos procesos que hacen factible las inversiones realizadas y se visualice una autoridad técnica y un prestigio social dinámico que esté alejado de cualquier vínculo tradicional. Como tal, la percepción en la aplicación de la congestión conduce procedimentalmente a una inestabilidad y una irregularidad en las realizaciones urbanas, propias de un

estado de subjetividad y, a veces, de incompatibilidad con la calidad ambiental y la experiencia histórica, a pesar de orientarse hacia la construcción de estructuras objetivas y cuantificables.

Debido a la necesidad de introducir ideas o conceptos que reafirmen la proyección cultural del término “congestión”, esta definición inicial busca abrir un pequeño espacio de reflexión, sobre una serie de hipótesis que han sido admitidas y que no son normas cotidianas u objetivos consagrados en la investigación en arquitectura o urbanismo.

Esta exposición de motivos lleva metodológicamente a una reflexión sobre términos conceptuales, a una serie de criterios que se refieren a la sociabilidad de la urbe que remiten a la creación de una serie de modelos o paradigmas formales y funcionales en la realización de la ciudad, tanto por la moda cultural de lo moderno como por las iniciativas de particulares en su visión de mejorar los procedimientos existentes, ya sea por el arte o por la ganancia ocasional. A esto debemos la presencia y el significado de formas que, para su explicación, deben tomar como ejemplo las creaciones arquitectónicas relevantes, como el proyecto de Leroy Buffington para un rascacielos en 1888<sup>6</sup>, que era sostenido por medio de marcos de hierro, y que permitiría la congestión por la multiplicación del solar por la introducción de un sistema técnico que crearía nuevas

---

<sup>6</sup> Buffington identifica el aspecto oportunista de la sociedad norteamericana, en que influenciado por las tendencias del progreso técnico y económico de la ciudad de ese momento, ideó una patente constructiva para un edificio de 20 pisos, pero según los entendidos, la estructura metálica ya se encontraba en uso y su inspiración para la patente provenía de William Le Baron Jenney, por un artículo en la revista *The Sanitary Engineer* de Diciembre 10 de 1885. “Leroy Sunderland Buffington de Minneapolis apostó sus esperanzas de inmortalidad en una patente para un “cloudscraper” que se le concedió en 1888. Fue el orgullo de Buffington que había pensado en un edificio de veintidós pisos en 1881, inspirado, por lo que dijo, en un pasaje de Viollet-le Duc, donde el gran crítico francés dio a entender que “un arquitecto de oficio podría como es natural concebir la idea de erigir un vasto edificio cuyo marco deben ser íntegramente de hierro, y la ropa de ese marco, su preservación, por medio de una caja de piedra”. (304) **Andrews, Wayne.** *Architecture, ambition, and Americans : a social history of American architecture.* New York : The Free Press of Glencoe, Collier-Macmillan limited, 1947, 1964. Pág.210

condiciones en el desarrollo de la arquitectura, (Fig. 7-8-9) así como las urbanísticas, ejemplificadas en las propuestas de *The Metropolis of Tomorrow* de Hugh Ferriss<sup>7</sup>, en donde la altura de las edificaciones se encuentra unida a propuestas urbanísticas radicales de gran extensión, tanto horizontal como vertical, en las que las masas residenciales se adaptan convenientemente a las nuevas normas de zonificación sin descuidar su aspecto formal y económico (Fig. 10-11-12), con el fin de asumir las nuevas condiciones que van emergiendo en la ciudad a medida que esta se expande y se especializa, surgiendo la posibilidad de que la comunidad urbana tenga la capacidad de elegir o de cambiar los sistemas de gestión, accesibilidad y residencia, en donde también se incluyen los fenómenos que son propios del cambio político o económico que estas acciones conllevan, como nuevas categorías laborales, incidencia en las pautas de consumo y la dependencia tecnológica por medio de los recursos técnicos y normativos que se manifiestan por la incidencia de esta ideología.

Por su parte, esto no deja de lado otras áreas del conocimiento que se han visto dominadas por este instrumento proyectual de la ciudad moderna. Para llegar a esta materialización de los procesos propios de la congestión sobre el mundo creativo, se debe analizar desde sus etapas

<sup>7</sup> Estos sistemas, tanto arquitectónicos como urbanísticos, en las propuestas de H. Ferriss, R. Hood y otros arquitectos de los Estados Unidos, son ejemplos relevantes de cómo la congestión es un procedimiento adecuado a las condiciones propias del medio social y sus fuerzas económicas, las cuales posibilitan propuestas de ordenamiento urbano mediante la aplicación de una serie de propuestas técnicas con nuevas formas urbanas sobre las existentes: “...en 1924, Hood propuso que los rascacielos de apartamentos se construyeran sobre puentes que rodearan la isla de Manhattan, idea registrada en un esbozo de Hugh Ferriss que apareció en *Metropolis of Tomorrow*. En 1929, Hood propuso otro remedio más radical aún, un edificio de cuarenta y cinco pisos que cubriera tres manzanas de la ciudad y en el que hubiese tiendas, teatros, oficinas, clubs, hoteles, restaurantes, y en los pisos superiores al vigesimoquinto, apartamentos para trabajadores. Esperaba que muchos edificios semejantes uniesen a industrias completas. albergasen a “toda una ciudad bajo un solo techo”. (284) **Burchard, John Ely y Bush-Brown, Albert.** *The Architecture of America ; a social and cultural history.* [trad.] Victorino Pérez. México : Editorial Letras, 1911, 1963. Pág. 461





Fig. 7. Leroy S. Buffington, Perspectiva del Rascacielos, 22 de mayo de 1888.

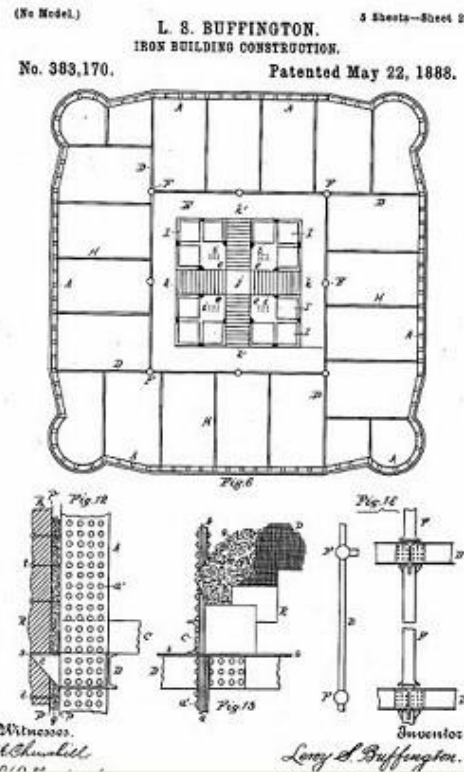


Fig. 8. Leroy S. Buffington, planta típica del Rascacielos, 22 de mayo de 1888.

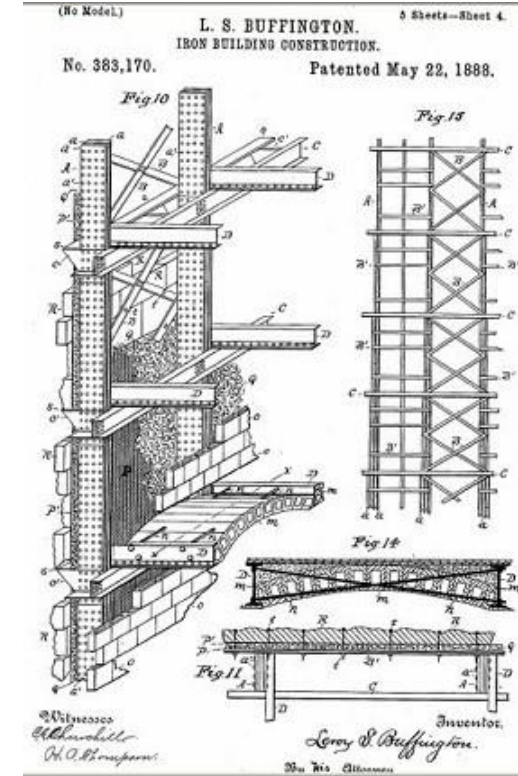


Fig. 9. Leroy S. Buffington, Sistema Constructivo del Rascacielos, 22 de mayo de 1888.

iniciales, durante las cuales, como cualquier transformación en sus primeras fases, adolece de corporeidad, es dubitativa y no cuenta con una personalidad propia, pero que posteriormente evoluciona y adquiere un bagaje teórico adecuado que se representa en obras que obedecen a esos postulados de interacción y reproducción propios del sistema urbano.

El principal objetivo de esta definición *a priori* de la congestión es que esta pueda allanar el camino de las diversas tesis que se proponen para su correcto entendimiento. A partir de allí, se hace necesaria una mirada retrospectiva del término y de su capacidad histórica, pues la congestión, como se comprobará, forma parte de las acciones cotidianas del

hombre y de la colectividad desde los primeros asentamientos hasta la ciudad contemporánea.

Así mismo, existen otras preguntas de índole metodológica y cultural que se abordarán de manera específica, ya que el término es universal y está ligado a prácticas formativas actuales. Aunque su manifestación en la sociedad urbana no es tan evidente como se desearía, pues está presente, pero ha anulado los sentidos, debido a que la palabra “congestión” ha tomado una orientación circunstancial que no ha permitido una definición coherente desde su perspectiva general que incluye, entre otras cosas, hacer arquitectura y hacer ciudad.

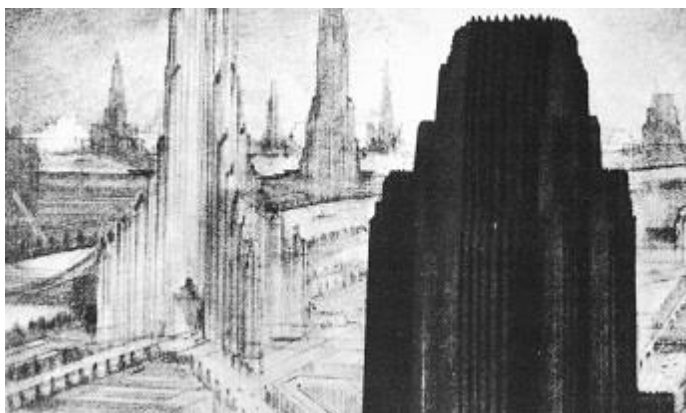


Fig. 10. «Metropolis imaginaria», The Metropolis of Tomorrow, Hugh Ferriss.

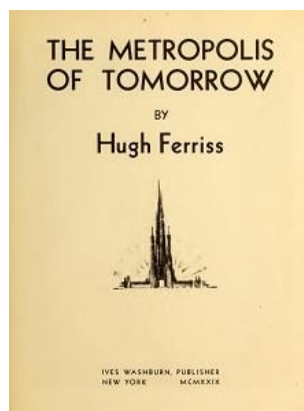


Fig. 11. Portada de “The Metropolis of Tomorrow”, 1929, Hugh Ferriss.



Fig. 12. «Metropolis imaginaria», The Metropolis of Tomorrow, Hugh Ferriss.

De esta manera, cabe preguntarse ¿por qué la congestión forma parte de la cultura metropolitana?, ¿de qué manera es posible explicar un fenómeno que se considera *contingente* a las condiciones de la elaboración de estructuras conceptuales y físicas, no solamente de la ciudad sino también del conocimiento común?, ¿qué efectos posee este procedimiento en el lenguaje formal de la arquitectura y que acciones permiten su desarrollo? y, profundizando, ¿hasta qué punto es posible explicar a través de la congestión una posición fenomenológica de la ciudad moderna, y cómo esta condición resulta circunstancial es un pensamiento definitivo de la contemporaneidad?, haciendo énfasis en que la congestión somete las realizaciones arquitectónicas y urbanas a una determinada realidad y configuración, y media en la evolución de la sociedad a través del protagonismo que poseen los procedimientos congestionados que permiten la densificación del medio urbano. Tales cuestionamientos expresan la compleja situación a la que se enfrenta el debate teórico de hoy día, ya que en el asunto en cuestión existe una serie de categorías objetivas y universales, en la que se resume una sucesión de pensamientos y acciones que se han convertido en doctrina.

Actualmente, el término “congestión” tiene una vertiente multidisciplinaria y cuenta con muchos campos de acción en el complejo mecanismo de la vida social, no solo en las artes, sino también en las demás áreas del conocimiento científico y político. También existe una posición ecléctica en la definición de la congestión en términos estéticos, cuya incidencia en la forma resultante en edificaciones y en los diseños urbanos es debido a su flexibilidad conceptual y material que ha generado una gran capacidad de adaptación en el sentido práctico y de uso cotidiano en las construcciones urbanas o en las obras civiles, lo cual, en este caso, se define como un “arte institucionalizado”, ya que es capaz de comunicar un orden creativo singular y manejable en el ámbito generalizado de las ciudades por medio de obras de carácter público que poseen una manifestación formal o representativa.

Debido todo lo anterior, la perspectiva abstracta, simplificada y racional del conocimiento que alberga la expresión puede entenderse de diversos modos e interpretarse de acuerdo a distintas necesidades. Como ejemplo, la ciudad de Chicago, en Estados Unidos, se presenta como la adaptación de la arquitectura y los procesos urbanos a las vertientes políticas





Fig. 13. Dearborn Street, Chicago, 1909.



Fig. 14. Plano de Birmingham, Alabama, 1885

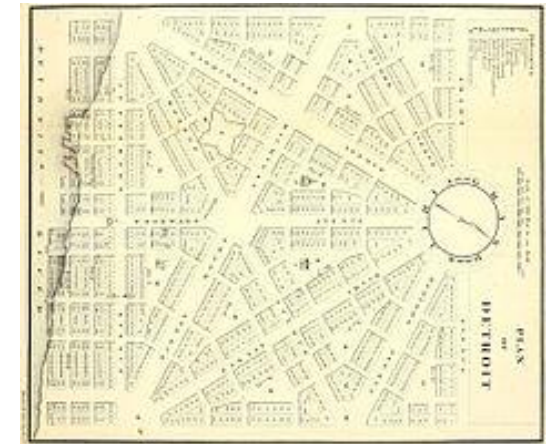


Fig. 15. Plano de Detroit 1807.

o económicas que surgieron por la inmigración masiva y la libre circulación de las transacciones comerciales (Fig. 13). Estas políticas de flexibilidad de la congestión han permitido un sistema evolutivo basado en pautas generales de fácil interpretación y realización en las nuevas ciudades, también se han acomodado a determinados contextos con enorme facilidad, de tal forma que, si tuviéramos que realizar una lista de los organismos urbanos que se han adaptado a las circunstancias causadas por la congestión, tanto internas como externas, cabrían casi todas las ciudades realizadas a partir de la adaptación y del crecimiento extensivo industrializado de las formas históricas producto de la nueva cultura urbana del siglo XIX, hasta las teorías urbanísticas modernas y del singular sistema de gestión norteamericano (Fig. 14- 15), pues estas representan una realidad conjunta ante las nuevas condiciones económicas y territoriales, lo cual llevó a inesperadas formas teóricas e instrumentales de profundas implicaciones sociales hacia una reinterpretación constante de la urbe y un proceso en permanente evolución.

## 1.6 Introducción al desarrollo sociocultural de la congestión

Después de la aclaración inicial que se presenta como una serie de circunstancias y definiciones preliminares que pretenden perfeccionar la significación de la congestión, se continúa resaltando sus orígenes socioculturales, dando lugar a definiciones más precisas que ayuden a resaltar los objetivos de la presente investigación.

Es importante señalar que, en el mundo contemporáneo, las nuevas expresiones o representaciones culturales presentan la tendencia a ideologizar los procedimientos que las hacen posibles. Tal ideologización es una manera de actualizar su presencia y otorgarle nuevos sentidos, tal es el caso de la vanguardia, que fomenta su vínculo permanente con la utopía para no perder validez y reforzar su carga poética.

En este caso, la congestión, cuyo origen se encuentra en las primeras épocas de la civilización en la estrecha relación entre la estructura y la acción colectiva, debe su presencia y su actualidad a que surgieron nuevos sistemas de pensamiento a medida que iban apareciendo nuevas formas de sociedad. De esta manera, la congestión asume diversos patrones urbanos a lo largo del proceso histórico de la ciudad. Como ejemplo, se muestran la forma que va adquiriendo la vivienda en las sociedades

emergentes y las edificaciones diseñadas para las colectividades de trabajadores, inicialmente de estructuras simples de carácter tradicional relacionadas con valores ancestrales, propias de Europa y Norteamérica, para llegar después a agrupaciones superpuestas y discontinuas ligadas a procesos económicos, que se reproducirían extensivamente en Suramérica, Asia y África. Estos patrones se identifican con los recientes movimientos colectivos y políticos que facilitaron el cambio de los sistemas de dependencia y dominio a los de libertades y autosuficiencia, que se corresponden en el campo de las artes no solo con una imagen o con una representación, sino con un cambio fundamental de la escena social.

También podemos describir la congestión como una situación rutinaria de la vida urbana que, por el hecho de ser habitual, domina la expansión de la ciudad debido al número de proyectos y de acontecimientos de naturaleza congestionada en la ciudad. Esto da por sentado que las grandes extensiones de vivienda, las densas zonas centrales que difunden los bienes y servicios o los cúmulos industriales, a pesar de que se encuentran saturados y contaminados, no son de por sí un resultado equivocado de la manera en la que actúa la sociedad moderna.

La congestión es la consecuencia del *modus operandi* del proceso secuencial moderno de urbanización, cuya esencia es la dispersión y la degradación del ser social en espacios construidos y poblados densamente, así como su capacidad de incorporar contenidos no reales o imitados de una nueva ortodoxia en el sentido estrictamente industrial, económico y corporativo, porque se ha convertido en un patrón de comportamiento o de sumisión al medio urbano, atribuyendo al medio ciudadano y a su atmósfera fenomenológica la sensación de agobio generada por la congestión.

Esta referencia a la congestión en la cotidianidad será abarcada desde las impresiones y los recuerdos que nos deja su experiencia rutinaria. Recorrer o habitar el espacio de las metrópolis significa adaptarse a las condiciones de abigarramiento y masificación que, por el uso de la costumbre, se asumen como una actividad normal, cuando se sabe bien que

no lo son. Al hablar de congestión como un *hecho inherente*, se asume que lleva a la pérdida de algunos recursos humanos y limita la capacidad de acción del habitante, pues las condiciones del modelo han permitido que un sistema urbano con defectos y limitaciones se afiance a la vida contemporánea, siendo la congestión un acontecimiento adjunto a la realidad que se funde con la misma existencia hasta convertirse en un solo suceso, una misma acción.

## **1.7 Consideraciones históricas al momento de abordar la congestión**

A partir del nacimiento de la congestión en la ciudad primitiva y su posterior evolución, se debe establecer un conjunto de parámetros que midan y evalúen la permanencia y la utilidad de dicha doctrina en la ciudad contemporánea, ya que, después de haber permanecido sin cambios sustanciales, es en el advenimiento de la urbe industrial que estas condiciones históricas de compleja organización surgen como una serie de recursos multidisciplinarios que facilitan la transformación del contexto de las ciudades, y constituyen una serie de procesos que inciden en la formación del ser social e institucional, en su manera de actuar y comprender la ciudad, a partir del establecimiento de unas disposiciones básicas que orientaron los objetivos de las formas arquitectónicas y urbanas, y que centran la atención en los siguientes aspectos:

### **1.7.1 La congestión producto de la evolución de la arquitectura y la ciudad**

La congestión se expresa en el perfeccionamiento de las relaciones entre concentración y arquitectura y de las correspondencias entre aglomeración y morfología urbana, pues, como disposición fenomenológica, ha podido modificar las estructuras de la ciudad.

Este mecanismo de síntesis ha organizado las innovaciones de diversos campos del conocimiento que, de forma indirecta, han ampliado los límites de la edificación. Así, las ciencias sociales y las ingenierías han aportado recursos al proceso de diseño, lo cual ha facilitado revisiones y soluciones al acervo edificatorio mediante un mayor número de medios que permiten reconducir los conceptos, las técnicas y las formas en la construcción.

Entre las más claras manifestaciones de la urbe mecánica se encuentra, primero, el edificio de gran altura, que se equipara, por los procesos que lo hacen posible, a las prácticas industriales y a la concentración extrema de actividades que se realizan en la ciudad moderna, en tanto que todo esto se centraliza en un solo lugar, modificando de paso los comportamientos sociales a una serie de rituales de carácter metropolitano, como el consumo, la identidad forzada, el estatus y las compulsiones, al ser productos de la artificialidad del ordenamiento al que se ve forzada la ciudad para dar cabida a todo y a todos, y que la hacen posible tanto conceptual como constructivamente. En segundo lugar, se encuentra la manzana, la cual se establece como la unidad básica de la urbe metropolitana y condiciona las intervenciones y las operaciones de la aglomeración constructiva por los efectos del valor, la disposición y la utilización del solar urbano. De igual manera, en la manzana es posible establecer una extraordinaria variedad de usos y actividades que solo son posibles por la exigencia del medio urbano y las necesidades de los grupos sociales. Como ejemplo de ello, se encuentran las llamadas “casas de vecindad” o *Tenements*, construidas no solo en la ciudad de New York, sino en todo Estados Unidos, las cuales forman parte de la utilización metódica y extensiva del uso del suelo urbano, de las propiedades de los materiales constructivos y de las necesidades urgentes de habitación de la población flotante económicamente. Realizados como una forma de ganancia mercantil rápida, este modelo arquitectónico es creado por fenómenos propios de la industrialización y por el exceso de la densidad en las ciudades, lo cual conllevó al establecimiento de comportamientos sociales opresivos, marginales y

conflictivos, así como a condiciones de precariedad e insalubridad permanente en el espacio construido (Fig. 16-17-18).

En el estudio de la congestión, es pertinente aplicar una metodología histórica y cronológica que permita mostrar hasta qué punto se ha llegado a su empleo instrumental, pues estas condiciones permitirán exponer la subordinación de la arquitectura a sistemas que han tomado el lugar del arte y la convivencia social, como las finanzas y la política. Los parámetros coercitivos de la sociedad como son el progreso y el desarrollo individual, utilizan los mecanismos de la congestión para su beneficio y determinar las capacidades funcionales y formales de las edificaciones y del crecimiento de las áreas urbanas. De esta manera, la congestión, como mecanismo, limita y ajusta los modelos de gestión y de construcción a las necesidades del mercado arquitectónico, urbano o financiero vigente, pues no pretende crear o establecer categorías unilaterales o estáticas que puedan ser asumidas como fórmulas de diseño, como es el caso de las tipologías arquitectónicas que están ligadas a problemas de clasificación o sistematización de los proyectos en los que la representación está determinada, en la mayoría de los casos, por una distribución jerarquizada, puntual y dependiente de las formas y las funciones. De igual manera, siguiendo esta línea, a partir de los instrumentos generales discutidos anteriormente, la congestión, como parte del proceso histórico, está relacionada con los valores hegemónicos de la modelación, que es un patrón de diseño y construcción que recrea de manera constante estructuras que se puedan repetir, como instrumentos heredados del razonamiento ilustrado, que se identifican como un medio de conocimiento, al formalizar la experiencia de cada lugar y cada época.

De esta manera, la congestión, aunque somete los contenidos de la arquitectura a una serie de entornos de rendimiento y utilidad, no forma parte de una ciencia exacta y tampoco establece series ni órdenes, decantándose por formas mixtas que se acomodan al desarrollo general de la ciudad de manera integral, sirviéndose de



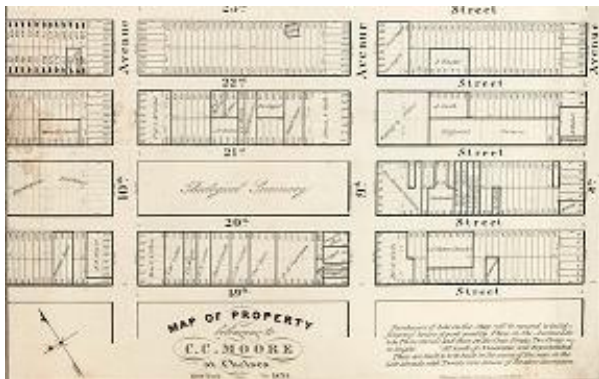


Fig. 16. Parcelaciones de la Ciudad de Nueva York, por Clement Clarke Moore, propietario.

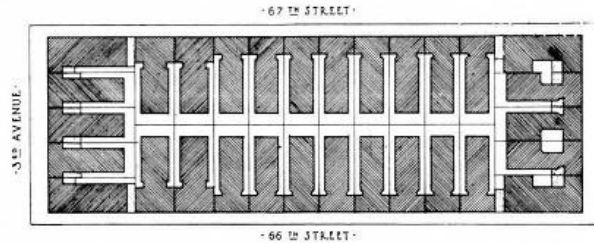


Fig. 17. Parcelación típica de Upper East Side en New York de 40 por 100 pies cada predio



Fig. 18. Fachadas de los "Tenement" o casas de vecindad en la ciudad de Nueva York.

los métodos y las técnicas heredadas de las artes y las ciencias para la proyección y la construcción de la ciudad. Así mismo, es posible compararla con otras congestiones, como la aglomeración o la concentración, después de haberle adjudicado al proyecto formas satisfactorias y eficientes, así como un lugar y un contenido a los que pueda atribuírsele rápidamente un significado.

De igual manera, es factible clasificar la congestión según sus condiciones de producción. Caso en el que el espacio y su funcionamiento pueden ser evaluados por su volumen y su capacidad de contener actividades, de manera que pueda beneficiarse al usar los procesos arquitectónicos y urbanísticos ya depurados de acuerdo con los procesos sociales y económicos vigentes.

La congestión, como procedimiento, no ha sido definida ni limitada con propiedad desde estos amplios contenidos que históricamente le han procurado sus bases y su sustento, su utilidad y su ascenso en el medio social y urbano, por tal motivo se hace necesario extraer de la experiencia de la historia su conocimiento. Este recurso teórico contiene una delimitación de su contexto porque no está dirigida a toda la ciudad, ni es igual en una época que en otra. La congestión es un instrumento de análisis y de estudio de la experimentación, no solo de la arquitectura, sino del arte y la

ciencia en general. En el caso que nos ocupa, este recurso se comprende a partir de la evolución de la ciudad, concluyendo en la urbe metropolitana, en sus aspectos más relevantes, puesto que el término "congestión" aparece progresivamente desde la aparición de las primeras fuerzas técnicas y socioeconómicas hasta hoy día.

La congestión forma parte del pensamiento que ha modelado los tiempos modernos, sin limitarse a la arquitectura, que más que arte, es cultura, y ha permeado los contenidos de otras expresiones del conocimiento como la literatura o el cine, debido a que estas abordan temáticas fundamentadas en lo social, y al desarrollo conceptual de las mismas. Así, la arquitectura y las otras ramas del conocimiento mencionadas están asentadas sobre razones formales y funcionales que otorgan a la doctrina de la congestión un pensamiento propio y unos propósitos para su estudio, los cuales serán debidamente observados más adelante.

### 1.7.2 La congestión como un estudio condensado del lugar y su desarrollo en el tiempo

En el estudio historiográfico, a partir del siglo XVIII, del término “congestión”, este ha cambiado en su definición, lo cual refleja las transformaciones en la forma de pensar y actuar de la sociedad, desde su expresión rural hasta la urbana.

Consideramos que la saturación del espacio urbano es una dimensión cultural por derecho propio, ya que el campo, el dominio de lo natural sobre la supervivencia del hombre, ha perdido su vigencia trascendental en cuanto que el habitante ya no es afectado por la naturaleza, y tampoco lo perturba la evolución dramática de la ciudad. La urbe, al ser independiente de las influencias del medio ambiente, adquiere una magnitud particular, se convierte en un sinónimo de organización y control de los procesos socioeconómicos, a la vez que se transfigura en un reflejo involuntario de lo virtual y de lo inestable, que abarca las demás dimensiones culturales y políticas.

Durante la Ilustración, un periodo de medios y fines al igual que la Modernidad, se reafirma una nueva ideología, la del desempeño de la congestión a modo de recurso que configura la realidad urbana, a partir de la concentración de la población y sus actividades en nuevos modelos urbanos. Esta se puede resumir como una serie de prácticas y de procedimientos que pretenden actuar sobre el tejido físico contaminado y los sistemas de administración racional que tienen como objetivo orientar las realizaciones arquitectónicas y urbanísticas hacia la eficacia. A modo de ejemplo de lo anterior, se puede mencionar la Salina real de Arc-et-Senans, que se encuentra en el bosque de Chaux (Francia), una iniciativa de regulación de antiguos sectores colapsados en las ciudades francesas y europeas<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> “El nuevo papel del técnico proyectista instituido por la Ecole des Ponts et Chaussées (1747), de las elaboraciones algebraico-geométricas sobre la exacta representación cartográfica del territorio introducidas por Johann Heinrich Lambert (1728-1777), de las investigaciones higiénicas sobre la salubridad de los espacios construidos llevadas a cabo por la Société Royale de Médecine y por la Académie des Sciences” (212)

En la senda del emergente “neo-hipocratismo”, se intenta racionalizar el espacio urbano descongestionando las zonas insalubres por exceso de densidad de habitación y, al mismo tiempo, programando áreas de nuevo desarrollo. Es la idea del crecimiento controlado, que representa una fase de transición del modelo clásico de la ciudad-amurallada a la concepción de la ciudad de crecimiento ilimitado que se afirmará a finales del siglo XIX<sup>9</sup>.

La novedad de una nueva utopía arquitectónica de tipo social y la incorporación de la idea de progreso en el colectivo poblacional son constantes en los ordenamientos del ámbito urbano y en las propuestas del directorio revolucionario, que significan el triunfo de la Revolución Francesa sobre el imperio de los Luises. Estas obedecen a las acciones políticas, más que a las culturales, en el uso de mecanismos que atenúen la congestión en el nuevo habitante de las urbes, como los recursos civiles de ordenamiento y de control y mejores servicios. Cabe recalcar que la actualización, desde el punto de vista de análisis y proyecto, es una condición en el uso de esta *planificación estratégica*, ya que en esta época surgen la ciudad-ideal, la ciudad-servicios y la ciudad-modelo, como una manifestación ideológica del carácter social de las propuestas que van en contra de las deficiencias de la urbe. (Fig. 19-20-21)

La congestión adquiere inevitablemente un pensamiento y una forma a partir de su utilización consciente, ya sea por el fortalecimiento de las ciudades capitales o de su participación como centros del nacionalismo o de organismos que expresan los logros de su identidad. Es en la introducción a los temas de la urbanística y el de la ciudad entre la ficción y la utopía en la Europa del siglo XVIII, donde los “nuevos” entes urbanos emergen como producto del agotamiento del pasado barroco y el surgimiento de las nuevas

**Gravagnuolo, Benedetto.** la obra progettazione urbana in Europa, (Historia del urbanismo en Europa 1750-1960). [trad.] Juan A Calatrava. Madrid : Akal ediciones, 1991, 1998. Pág. 33

<sup>9</sup> (212) Ibíd. Pág. 24

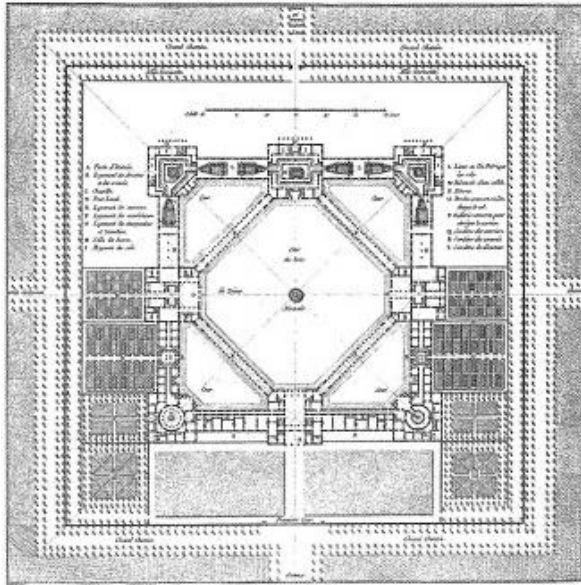


Fig. 19. Claude-Nicolas Ledoux, salinas de Chaux, planta del primer proyecto no construido, 1773- 1774.

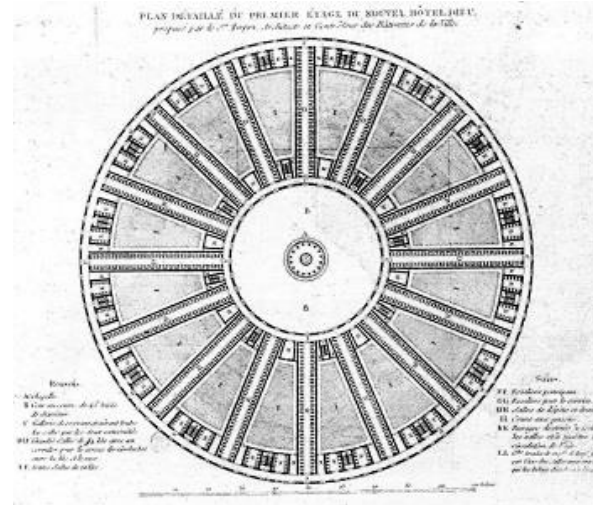


Fig. 20. Bernard Poyet, Planta detallada del Primer piso del nuevo Hotel-Dieu, 1785.

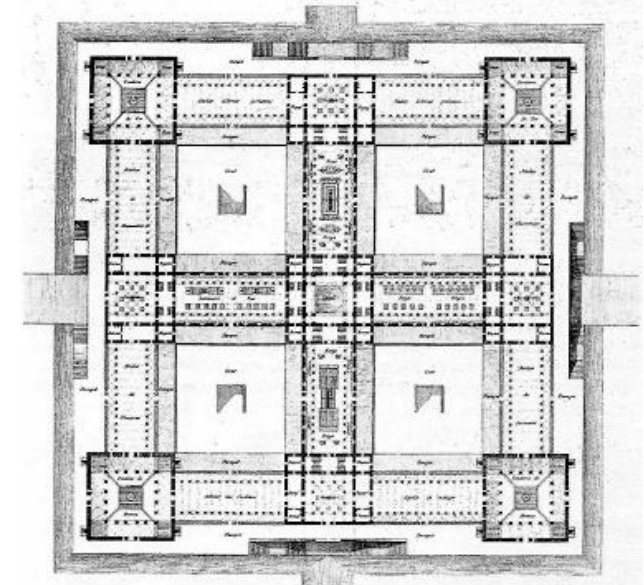


Fig. 21. Claude- Nicolas Ledoux, fundición de cañones y ciudad industrial.

realidades por la acción revolucionaria que prefiguran la ciudad industrial. Las nuevas ideas comienzan a formar parte del caudal económico y financiero que respalda las nuevas iniciativas urbanas. Esto llevará a la sociedad burguesa a ser el supuesto ambiente idealizado que, posteriormente, aspirará a proyectar y configurar la *ciudad monumental*, creada a partir de las acciones de la industria, que se denomina, en este caso, “urbanismo industrializado”, como un sustrato ideal para la aplicación de sus contenidos instrumentales.

De esta manera, los mecanismos expresados con anterioridad, al implementar los primeros contenidos de la congestión, que es una nueva forma de organización en la ciudad bajo la salubridad y el comercio con el aumento de la densidad poblacional, se convierten en un primer modelo de la reforma social y política. Esto no

quiere decir que la ciudad se haya reconciliado en el marco de la innovación colectiva y de producción total, ya que esto requiere, además del tiempo y de la integración con otros parámetros existentes, muchas otras medidas en cuanto a ciencia, técnica y cultura, viéndose obligada la urbe a tener en cuenta las crecientes exigencias de la nueva clase obrera y de otras capas sociales marginales que surgen del nuevo estado social.

Para efectos de la comprensión de la congestión, aparte del lugar y el tiempo que son establecidos por el control y la evolución de los mecanismos de producción, se encuentra la dependencia hacia las prácticas tecnológicas, pues llamaremos a este sustrato urbano *ciudad mecánica*, ya que en ella convergen los modelos formales y funcionales que sustenta la realización de la ciudad, así como otros conceptos que ayuden a la comprensión del término en



cuanto a la injerencia artística y lo referente a los estudios sociales.

### 1.7.3 La congestión entre la evolución de la ciudad y la sociedad

Después de refrendar el origen histórico de la congestión, aportarles unos nuevos contenidos bajo la óptica revolucionaria de las categorías de pensamiento y de replantear lo conocido por medio de unas inesperadas condiciones colectivas que emergieron en la ciudad industrial, como un primer paso en su asentamiento secuencial y centralizado, se enfatiza su vocación urbana ligada a un pensamiento racional y liberal, ya sea por el fortalecimiento de los procedimientos democráticos que se consideran legítimos en la incipiente sociedad moderna o por la pérdida de la *naturaleza interior* de la población civil dependiente del clero o el Estado. Este avance humanístico va en contravía de las precarias condiciones humanas producidas por la dura realidad del sustrato urbano vigente durante los siglos XVIII y XIX.

La congestión, a razón de su inclinación utilitarista y material, niega el bienestar tangible de la sociedad y la complejidad de los procesos que regulan la vida en las urbes. Así, la ciudad-progreso sigue el análisis perspectivo y científico de la ideología de la congestión, esbozando los matices pragmáticos de la rentabilidad, su tamaño y su eficiencia, creando, influyendo y haciendo propios los avances técnicos y económicos de la gran urbe contaminada y profanada. Lo mismo sucede con la presencia de nuevos elementos como la técnica o el conocimiento científico, que han influenciado, desde su gestación, el desarrollo de una política urbana ligada a la creación de nuevas formas o modelos, con sus múltiples versiones de contenidos atiborrados, en los que también se dan la

formación, el entendiendo y la comprensión de las múltiples arquitecturas a las que han dado lugar.

Este procedimiento sigue perfeccionándose entre la novedad y la contradicción, fortaleciéndose con la aparición de una incipiente arquitectura moderna y el resurgimiento de la ciudad neoclásica. Ejemplo de este proceso es el debate entre la *City Art* o la *City Beautiful* contra la ciudad de la servidumbre, dos tipos de urbe que se debaten entre la apariencia y la precariedad que enmascara su progreso y sus deficiencias estructurales. Este desequilibrio entre la innovación y la discontinuidad de los logros técnicos que se vuelven ajenos a los logros sociales es el resultado de las inéditas y diversas presencias que se exteriorizan al acoger formas ya desahuciadas, como el repertorio clásico en las ciudades modernas, a las que las innovaciones del medio socio-cultural les da un renovado aire, enmascarando las nuevas concepciones de la realidad, seguido necesariamente de nuevos parámetros funcionales que renuevan la capacidad de esas formas.

Estos procedimientos que cambiaron la ciudad del siglo XIX, por vía de los métodos de ordenamiento, están básicamente orientados por la ampliación significativa del territorio urbano y la saturación necesaria de sus contenidos. Entre los ejemplos que se pueden destacar, se encuentran los nuevos modelos de vivienda colectiva, los nuevos servicios públicos de acceso general y la cultura de masas. De modo que su principal característica es la de imponer una equivalencia en los ordenamientos, es decir, un equilibrio entre las ideas conceptuales y formales que se debe reflejar en los logros de la nueva ciudad, la cual conserva las representaciones jerarquizadas que surgieron en la urbe tradicional, pero en cuyo seno también ocurren los nuevos cambios sociales. En este nuevo tipo de ciudad, la objetividad y la diversidad de los recientes, y necesarios, procedimientos inventados, como la renovación, la planificación y la zonificación, entre otros, liberan la ciudad de la antigua congestión.

#### 1.7.4 La congestión como un proceso instrumental y especulativo en la ciudad moderna

La congestión es un proceso de la Modernidad, pues introduce procedimientos abstractos que democratizan el espacio y que adquieren características físicas convenientes por su uso continuo, debido a la transformación y a la reconstrucción del medio urbano, en el esfuerzo de construir la actual cultura arquitectónica.

Que la congestión sea la manera de colmar el territorio, tanto con la forma como con la función, ha permitido condicionar el escaso espacio de las ciudades a niveles de habitabilidad máxima y de rendimiento económico. Para lograr estos objetivos, se han estipulado acciones y dimensiones de actuación a gran escala, creadas por la Modernidad, por parte de la proyección en arquitectura y el planeamiento urbanístico, los cuales forman parte de rutinas metodológicas creadas *ex profeso* y que, por su naturaleza abstracta, son similares a la congestión. Entre estas se encuentran la densidad o la aglomeración, como conceptos y a la vez como manifestaciones que surgen de la constante ruptura de la ciudad, siendo estas también parte de las ciencias aplicadas y de su empleo articulado al desarrollo general de la urbe en su acelerada expansión, como una tendencia del crecimiento humano y material.

Estas fórmulas o pautas de la modernidad están incluidas en los conceptos que ha utilizado la contemporaneidad y que, después de su aplicación sistemática, se han considerado ante todo antiarquitectónicas y antiurbanísticas de manera contradictoria, porque, al ser empleadas constantemente en su abstracción, que es libertad de actuación, pero a la vez es aislamiento y renuncia hacia los contenidos más sensibles de la sociedad, no se hace posible abordar por completo la realidad en todas sus dimensiones, ya que por medio de estos métodos y rutinas de diseño, en los que se hace

presente la congestión, no se alcanza a dar cobertura y entendimiento a la compleja gama de demandas sociopolíticas que la racionalidad instrumental no puede satisfacer.

#### 1.7.5 La congestión como la transformación entre tradición y modernidad

El análisis y el perfeccionamiento de la teoría de la congestión, en el seno de la ciudad moderna, se identifican y se valoran a partir del rebosamiento de sus formas y contenidos, recursos que condicionan *in extremis* las propuestas urbanas al control de su propio crecimiento. Esta teoría se encuentra bajo la esfera de influencia de la producción, que es el sistema que hace posible la concentración de la población, de los usos y las actividades.

La congestión se sustenta como un componente arquitectónico necesario en relación con otros conceptos vigentes, como los socioeconómicos o las teorías racionalistas–funcionalistas surgidas durante la Modernidad, que se arraigaron prematuramente en nuevas representaciones espaciales, las que a su vez se convirtieron en necesarias para el planeamiento exhaustivo y sistemático de la ciudad, y que tuvieron la posibilidad de experimentar con base en el carácter transformador de los proyectos urbanos y de la expresión de sus diversos componentes, tanto en la forma como en la estructura, en donde coexisten múltiples lógicas que ofrecen la posibilidad de dar diversos enfoques para su realización bajo un concepto totalizador, que pretende hacer posible la realización integral de la urbe, bajo el dominio de la racionalidad científico-técnica.

A lo largo de la historia contemporánea y de la evolución de las teorías arquitectónicas, se suceden complejas relaciones que no hacen posible una unificación conceptual entorno a uno o varios temas. La adopción de nuevos modelos formales, entre la técnica

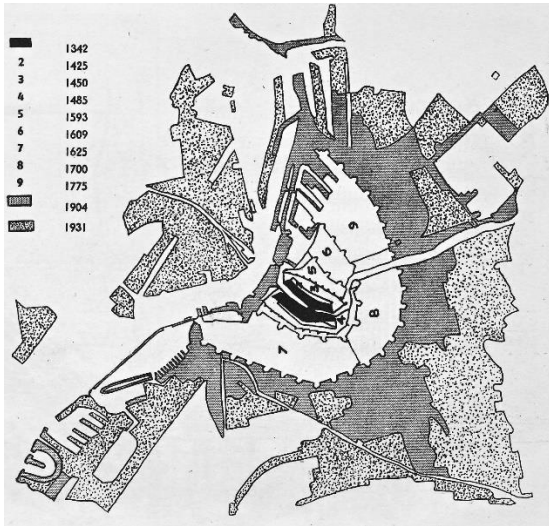


Fig. 22. Expansión urbana de Amsterdam a través del tiempo.

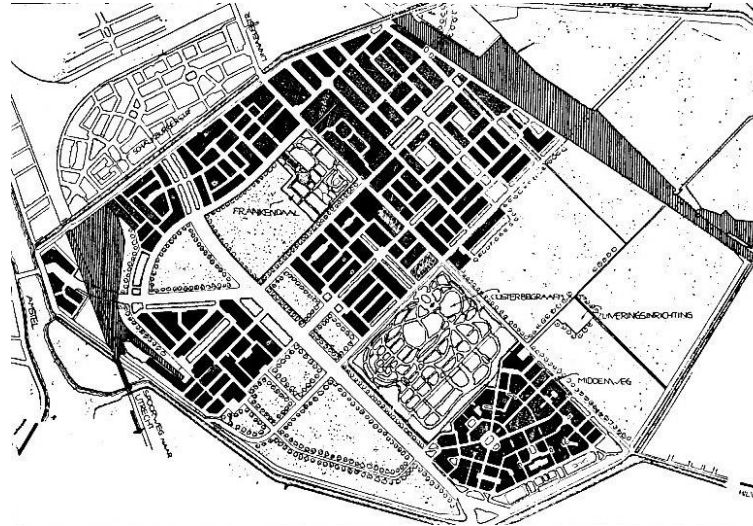


Fig. 23. Amsterdam Distrito Sur-Este.

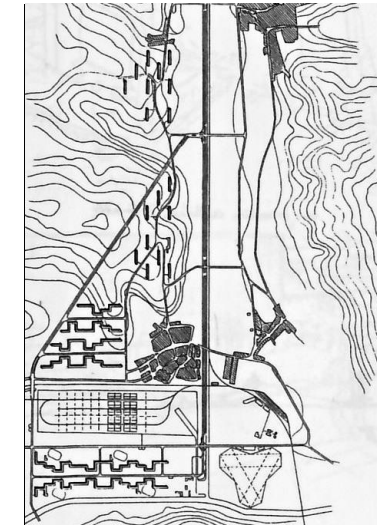


Fig. 24. Le Corbusier, Plan regulador para el valle del Zlin, 1935-1936

y el símbolo, orientan el progreso de la arquitectura y la ciudad hacia relaciones espaciales más estrechas entre el hombre y el medio construido. Así, las teorías surgidas a partir de la búsqueda de una identidad y de una unidad en la cual el desarrollo de un ambiente humano, por medio de un planeamiento riguroso o por factores operacionales, que eviten la dispersión de la ciudad y dirija o ilustre un desarrollo armónico.

Lo anterior no quiere decir que no se haya intentado la unidad en los procedimientos de la arquitectura y el urbanismo o la implementación de métodos de elaboración formal y funcional articulados, a pesar de las diferencias o vacíos en sus mismas naturalezas proyectuales. Esto lo podemos ver en las propuestas de los pioneros del movimiento moderno que identificaron el hacinamiento, la polución y el desarraigo del medio colectivo, como hechos socialmente significativos, y propusieron la creación de nuevos escenarios en los que prevalecieran las jerarquías funcionales, los nuevos métodos formales y la aparición de técnicas constructivas que uniformaran el concepto de vivir en comunidad, en

donde su significación simbólica estuviera representada por su misma complejidad funcional .

Estas nuevas condiciones se aplican de manera versátil y otras veces de forma inconsecuente, ya que estos planes de intervenciones están sujetos a situaciones macro muy variables en lo económico o en lo público sin que se asegure su continuidad narrativa. Esto corresponde a que la arquitectura moderna se adapta a los escenarios establecidos por la historia o se acomoda a entornos que representan sus ideas, siendo sus conceptos opuestos a las intenciones colectivas de cambio, como una experiencia reconocible e identificable. Estas ideas modernas configuran, con muy pocos elementos, los medios urbanos ya constituidos, influyendo eficazmente en lo referente a la implementación de nuevas legislaciones en las ciudades densificadas de la Europa Central, mediante normas de zonificación o principios de edificación (Fig. 22-23), o las propuestas urbanísticas radicales de Le Corbusier en las que se deshace la estructura de la ciudad (Fig. 24), entre otras iniciativas.

La consecuencia de la aplicación de estas estrategias de ordenamiento urbano y normas de actuación es que hacen uso de la congestión, pretendiendo adaptar y adecuar sus procedimientos de intervención cuantitativa a las reformas del tejido urbano existente.

El fin último de los contextos modificados por la Modernidad es resolver los problemas causados por la industrialización, en la que, por regla general, los propietarios o el poder rentista no pretenden adaptarse a las nuevas realidades de la ciudad, porque ello supondría la pérdida del control del espacio urbano y, por ende, de su producción. De esta manera, se incorporan políticas que puedan proveer una ventaja a los copartícipes del proceso inmobiliario o a los agentes financieros, evitando un detrimento económico y político de las gestiones urbanas, de la especulación, de la congestión o de aquellas acciones que signifiquen un cambio no deseado en las experiencias del conocimiento.

Este tránsito y cruce de tensiones, entre lo viejo y lo nuevo que compromete las estructuras y los sistemas que hacen la ciudad, se verán mediados, en la Modernidad, por el historicismo y el cientificismo, cuyo agente articulador será la congestión. Esto, como parte de las condiciones de exigencia del nuevo conocimiento que proyecta la evolución moderna de la urbe que pretende reconocer la maximización y la utilidad de las tácticas racionales, las que se verán acompañadas de manera inevitable por la imagen y su determinismo como parte del proceso, lo cual otorga a la congestión un amplio margen de libertad, o la manera en la que el proceso de diseño y construcción llega a ser categórico y funcional, en donde no se niega la forma, ya sea como la conducta o la representación en las que están dispuestos los elementos que materializan el espacio congestionado.

Las imágenes sofisticadas o las representaciones cosmopolitas de las que hace uso la actual arquitectura son el resultado de la aplicación de la congestión por un tipo específico de pensamiento ligado a la acción social en los sistemas urbanos, como el poder que

posee este procedimiento de saturación, no solo espacial sino colectiva, al condicionar las lógicas y los intereses de la urbe a través de la realización de arquitecturas de simulacro. Esto llevaría a una conciliación de la sociedad urbana con los mecanismos de intervención que hacen posible la realización de la ciudad.

Esta artificialidad también forma parte de una crítica latente a la manera en la que se intervienen las edificaciones, ya que estas no son el resultado de técnicas de mediación que posibilitan el desarrollo de un inmueble o un sector urbano, sino que son un método de acercamiento social en el que el lenguaje arquitectónico evoca asociaciones de significado, en las que las formas de la fachada se separan de los contenidos que suceden en el interior de las edificaciones, creando así dos sistemas separados. De esta manera, el inmueble no se corresponde con las características formales o morfológicas del lugar, sino que estas se traducen en la identificación estética del objeto a conveniencia, proceso en el cual la subjetividad autónoma e insegura de los componentes arquitectónicos es asumida como verdadera por ser una ampliación de la forma que podemos llamar *comercial*, en estos casos sometida a condiciones extremas que disuelven o separan cualquier pertenencia con un modelo definido o con la tradición preexistente, como un reinvento o una reinterpretación de las formas socialmente disponibles, como si se tratase de un pasado invariable por el carácter exclusivamente visual que acompaña los procesos especulativos.

#### **1.7.6 La congestión como manifestación permanente en la cultura metropolitana**

La ideología de la congestión cuenta con constantes manifestaciones en la cultura metropolitana, debido a la persistencia de hechos cuantificables de gestión técnica y administrativa que afectan la evolución del ente urbano y su proceso de crecimiento. Estos hechos objetivos, propios del diseño y la construcción, como es la

realización de estructuras que permiten la organización cívica e institucional de la ciudad, son vistos como una actuación, un desarrollo producto de la fragmentación física y conceptual de la totalidad de sus recursos, de tal forma que la unión de la metrópoli solo es posible por la acción de la congestión.

La condición de ser ciudad ha perdido su carácter de unidad. La urbe ya no es percibida como una totalidad, tanto de manera física como fenomenológica, ya que para su apreciación esta debe dividirse en fragmentos y, debido a su tamaño, se niega la percepción de su conjunto o el reconocimiento integral de sus sistemas de organización, sus procesos de formación y cómo estos legitiman el comportamiento social.

La congestión es una modificación sustancial del volumen y el contenido de una edificación, esto puede percibirse como un procedimiento instrumental y dominante de la cultura arquitectónica que induce a los sentidos a reconocer algo por la cantidad de elementos utilizados en su configuración y por las características que la conforman. La simplicidad o la unicidad no resultan siendo valores visibles o apreciables, pues prevalece una concentración de hechos que se presentan aparentemente de forma desordenada.

La urbe, constantemente bajo la pretensión perfeccionista de la Modernidad, se presenta a sí misma como un lugar donde se esgrimen las ventajas de un proyecto social realizado y adecuado para las necesidades más sentidas, en donde no se reconoce su complejidad y se muestra conforme a sí misma como una unidad en la que se mantiene como símbolo del progreso solo lo tangible, lo evidente, y donde lo expuesto a la reforma o una nueva recreación viene de los movimientos o iniciativas tramitadas por ella misma. A causa de esta política, la ciudad forma parte de un proceso lineal por el paso del tiempo, sus inmuebles, debido a una economía programada, se desfasan y se imposibilitan ante una obsolescencia natural, su utilidad o su viabilidad son determinadas

por las nuevas necesidades ya planificadas, como parte de las gestiones de un organismo coherente y estructurado. Esta versión de ciudad no existe en la actualidad, ya que los tejidos urbanos son contextos críticos más vitales que reflexivos, poseen una determinada complejidad formal y se les une de manera inevitable una condición fenomenológica en donde los inmuebles o los contextos urbanos realizados pueden transformarse o desaparecer sin causas que lo justifiquen. De ahí que se haga necesario agudizar los sentidos y ser ayudado por otras condiciones socioculturales o por medios multidisciplinarios que acompañen y revelen las presencias de las anomalías que alteran y deciden sobre la urbe como otra realidad más.

La congestión, como parte del estado de emergencia en el que se encuentra la urbe contemporánea y de la relatividad cultural de la ciudad moderna, no es perceptible como un hecho evidente o por sí sola, ya que, al estar comprometida en una serie de formas y funciones, necesita de elementos de exaltación social y de circunstancias concretas del lugar que formalicen su discernimiento. Así, un espacio necesita de personas, actividades o vehículos para identificar la problemática, y la congestión necesita de estos actores que supeditan la cohesión urbana para manifestarse, de tal forma que un ambiente urbano es el lugar donde podemos señalar que existen más condiciones de las observables o de las convencionales para su correcta apreciación.

Como ejemplo, vemos que tanto un rascacielos como los bloques de vivienda son históricamente congestionados, y no obedecen a linealidad natural del crecimiento, ya que, en la mayoría de los casos, son respuestas forzosas, ya sea por una necesidad funcional que impele a un diseño y a unas características determinadas, o a que el tejido urbano vive en una permanente crisis, de la que forman parte como un producto continuo de las especulaciones que la modifican invariablemente. A causa de esto, no observamos los inmuebles de las ciudades como hechos congestionados o como parte de un pensamiento programático que resulta de modelar

complejamente un espacio, ya que estos, tanto técnica como socialmente, son el resultado de la experimentación entre la forma y la ciencia de las diversas concepciones e interpretaciones aportadas por el arsenal de la Modernidad, que hace uso de prácticas complejas y de dimensiones considerables, que posibilitan la incorporación de las diversas extensiones de un programa o la dilatación significativa de su magnitud.

La cultura estética contemporánea no permite observar más allá de las propiedades artísticas o de las constantes utilizadas en la evaluación de los inmuebles y los sectores urbanos que se convierten en casos repetitivos, ya que los mecanismos de comprensión del espacio también se encuentran bajo la tutela de los mismos elementos que hacen posible la realización de las edificaciones, de lo cual es ejemplo que la escala y la proporción de los inmuebles en la ciudad de New York hacen uso de similares elementos tipológicos y constructivos para su ejecución, en donde no existen jerarquías o categorías formales sustancialmente diferentes, sino que lo que cambia es el tamaño de la realización y la incorporación de revestimientos y decoraciones que realzan el estatus del inmueble, en tanto que la estética está condicionada a la magnitud de la obra y a los recursos económicos disponibles como una faceta más del consumo y la inversión que se realiza sobre las dinámicas del suelo urbano.

Las formas que corresponden a las edificaciones y a su contexto son representaciones de una sociedad mejor y de la fisionomía general de las cosas. Estas formas se asocian a lo que entendemos por el arte y a la manera en la que se materializan las ideas en distintos modos y por distintos medios, de acuerdo al proceso histórico que presenta cualidades y valores generales que están en sintonía con la evolución natural o artificial de los objetos y sus vicisitudes. Estos son hechos, comprobados o no, que podemos llamar auténticos, a sabiendas de que lo legítimo del arte en la ciudad o el artificio, como situación comunicativa y formativa, constituyen parte de una nueva cultura visual de reciente creación,

en la que casi todos los aportes al progreso, así como la mayoría de las categorías que esta idea sustenta, se consideran válidos.

Lo anterior evidencia cómo se interviene la ciudad y se promueve la arquitectura y de qué serie de recursos se sirve la sociedad para comprender la realidad urbana y sus modos de mediación o de participación. La forma artística o arquitectónica es un producto inevitable de la contemporaneidad porque la colectividad y su capacidad de movimiento se han flexibilizado sin que existan juicios preestablecidos ni condiciones socioculturales que coarten las ya ganadas libertades de acción y expresión. De igual manera, la arquitectura, al ser observada desde la congestión, es apreciada de manera superficial, sin advertir su influencia y prevalencia en las transformaciones cotidianas. Con todo, el reconocimiento de la congestión se realiza indirectamente, a pesar de que esta es visualmente abierta y está presente en la esencia de las realidades sociales.

#### **1.7.7 La congestión como manifestación de las actividades arquitectónicas y urbanísticas**

La congestión se encuentra en ejemplos relevantes de la arquitectura urbana o en actuaciones significativas en el campo de las artes. Para evidenciarlo, se tomarán como puntos destacados de este proceso ideológico algunas áreas de la actividad arquitectónica y urbanística.

Como parte de la sedimentación histórica de la sociedad mecanizada, la congestión es un punto de análisis de las artes. Un ejemplo de ello sería la *Die Neue Sachlichkeit* (La nueva objetividad), defendida por H. Muthesius, según la cual el arte va ligado a una función, de manera “severa y casi científica, con abstención de toda decoración externa, y con formas completamente dictadas

por los propósitos a los que se supone que deben servir”, de manera que se llegue a “una limpia elegancia que surge de la idoneidad y [...] la concisión”<sup>11</sup>. Muthesius muestra el arte como un rechazo a la libre expresión de las formas, a la intuición expresionista y a la clarividencia persuasiva de las autoridades artísticas, cuyos principales exponentes eran todos aquellos procesos que involucraban la expresión paradigmática y perfecta de las superficies, y cuya representación o presencia física le confiere al objeto autonomía artística, veracidad funcional y una autonomía funcional de las partes.

Ya que la mecanización y la producción masiva necesitaban renovarse de manera constante, debido a la misma inercia del sistema y por su orientación estratégica, sus productos adquieren autonomía y seguridad por su eficacia, lo cual los compromete a entablar una nueva relación con lo que se encuentra implicado en su uso o desarrollo, tanto a nivel trabajo y capital como sociedad y cultura. La concentración de las fuerzas productivas y su cada vez más fuerte vocación artística necesitaban de un enfoque racional, que en esos momentos eran categorías opuestas: formas de producción y los procedimientos de representación en las artes. A este movimiento de adopción e integración entre industria y estética se debe el prestigio de la sociedad y la satisfacción al lograr que el uso de un objeto lleve a su comprensión, que es igual a las necesidades de elaboración y transformación en la contemporaneidad. Para ello, se utilizan los procedimientos de saturación de las formas propios de la congestión, como la intensificación de las necesidades sociales, que están orientados a la obtención del máximo beneficio posible y a eliminar la incertidumbre que estas acciones producen, de acuerdo con las condiciones generales del colectivo urbano, a su organización y productividad, y a las técnicas disponibles. Por lo anterior, no solo es posible enmarcar los contextos históricos más importantes de este procedimiento instrumental, que son las ciudades y sus arquitecturas, ya que estos avanzan con

los métodos desarrollados desde la industrialización, sino también que estos adquieren los significados de los escenarios que han evolucionado y sus contingencias históricas, que poseen un modo particular de actuación o una aproximación metodológica hacia los objetos urbanos.

La ciudad donde se aplica la congestión configura y controla las condiciones técnicas y formales en las obras arquitectónicas, como parte del surgimiento de nuevas perspectivas y tendencias figurativas en torno a los recientes métodos y procedimientos de elaboración en los que las estructuras en hierro o acero, los materiales ligeros e ignífugos y las redes de servicios emergen de manera global de acuerdo con estas conciliaciones entre industria y sociedad (Fig. 25-28).

#### 1.7.8 La congestión como adaptación a los procedimientos culturales y sociales

La congestión es un proceso relativamente reciente y no cuenta con documentación relevante que apoye su dimensión cualitativa, pero cuenta con abundantes construidas o proyectadas, de las cuales las más significativas son la aparición de la vivienda densa y su iniciativa pública con aplicación científica, y la adaptación de técnicas industriales y los nuevos materiales de construcción sobre las precarias condiciones del hábitat colectivo que surgió entre el siglo XIX y XX. Una segunda cuestión son los problemas conceptuales del proyecto arquitectónico y sus inconvenientes al dar una respuesta social ante la densidad y la magnitud en las grandes metrópolis. Finalmente, se encuentra el desarrollo de la congestión como un instrumento de conciliación de intereses en la experiencia moderna. Estos puntos son de permanente referencia, pues

<sup>11</sup> (213) **Guillén, Mauro**. The taylorized beauty of the mechanical. Scientific management. (La disciplinada belleza de lo mecánico el taylorismo y el nacimiento de la

arquitectura modernista). [trad.] José Antonio de la Riva Fort y Jesús Villena López. Madrid : Modus Laborandi, 2006, 2009.pág. 90





Fig. 25. Propaganda sobre las virtudes del Acero NATCO, Revista Architecture, New York 1927.



Fig. 26. L.C. Smith Building, montaje del sistema estructural en acero de 42 pisos de altura, también conocido como la Torre Smith. Seattle 1913.

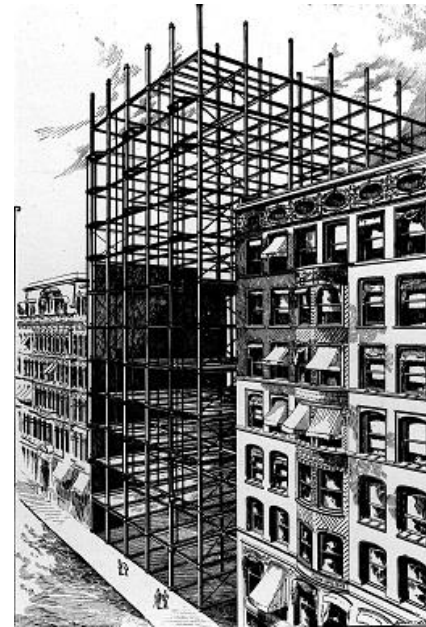


Fig. 27. Marco de Acero en construcción del Unity Building, de Clinton J. Warren, 1891-1892

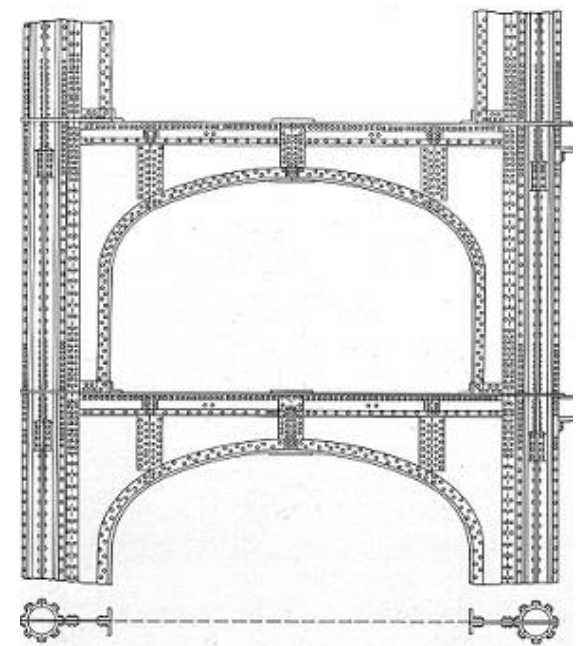


Fig. 28. Sección del marco de acero del Old Colony Building, de Holabird y Roche, 1893-1894

la congestión permite expresar la lógica del espacio y del proyecto, unificando la complejidad moderna de la arquitectura.

Así, se pretende comprobar que el vocablo “congestión” es un concepto ligado a la definición de la arquitectura, más no es tan evidente como la habitabilidad, la tipología o el espacio. De esta manera, es necesaria su evaluación particularizada en objetivos generales, ya sea por su aparición sin ambages en la construcción de las ciudades norteamericanas o por su reticencia a las posibilidades de modelar el contexto europeo.

La congestión procederá a ser un análisis de los ordenamientos sintácticos de interpretación y comprensión usados en la arquitectura, que analizará las causas y los procesos de la proyección y construcción en la edificación y el urbanismo.

## 1.8 Intervenciones en el ámbito de la arquitectura y el urbanismo

La ciudad, a medida que crece, va adquiriendo un mal funcionamiento en sus estructuras porque se crean otros sistemas que son superiores a sus precedentes. En términos generales, las formas y sus ordenaciones que han finalizado su vida útil de manera normal son remplazadas por otras construcciones que asumen de manera planificada sus actividades y crean nuevas organizaciones que son proyectadas para este y otros fines. En el caso de las aglomeraciones urbanas, la utilidad de los procesos de producción, masificación y consumo de las estructuras pueden





Fig. 29. Times Building, 1903-1905-Eidlitz y MacKenzie



Fig. 30. Edificio del New York Times, construcción original de 1905 por los arquitectos Eidlitz y MacKenzie. La segunda intervención en el mismo lugar en 1966 por los arquitectos Smith, Haines, Lundberg y Whaler. En 1975 la firma de arquitectos Gwathmey Siegel sometió el edificio a una remodelación, renombrado One Times Square, un lugar que resulta más rentable para la publicidad mediante grandes pantallas, como una forma contemporánea de congestión. Ilustración de Joe McKendry



Fig. 31. Allied chemical building, 1963- Smith, Smith, Haines, Lundberg y Wähler

desaparecer, no porque posean un mal funcionamiento o estén mal elaboradas en forma general, sino porque la ciudad se supera a sí misma sin que estos organismos puedan demostrar toda su capacidad, así se destruyen a pesar de ser viables tanto física como conceptualmente. Este proceso llamado “obsolescencia” se origina como parte de un sistema económico, más que social, en el que participa activamente la congestión, ya que estas organizaciones urbanas están pensadas para que este sistema de concentración y saturación pueda efectuar los cambios que se consideren necesarios en la elaboración o en la construcción de hechos “superiores” (Fig. 29-31).

La razón de este cambio constante en la urbe es el hacer organizaciones y configuraciones más grandes y más altas cada vez, que dinamicen las disposiciones de la estructura urbana en forma cada vez más acelerada, sin que interese si la estructura anterior haya tenido la posibilidad de demostrar su eficacia, ya que las ordenaciones urbanas obedecen a otros criterios más conspicuos que el servicio público o privado que este pueda desempeñar. Ahora, se consideran más que habituales, casi reglamentarias, las obsolescencias y el cambio permanente de las edificaciones, así como sus infraestructuras y los fines en la vida útil de estas conformaciones, tanto en una ciudad provista de una estructura diferenciada como en una carente de ella, dándose generalmente en los países desarrollados.



Fig. 32. Densidad poblacional y constructiva hace referencia al tamaño excesivo que pueden tomar el uso de la tierra y el número desproporcionado de habitantes y actividades que se establecen en ese lugar, donde el espacio urbano disponible es insuficiente para ambas categorías, creando condiciones propicias para la congestión. Lower East Side 1900.



Fig. 33. La aglomeración es un sistema de ordenamiento irregular producto de un crecimiento continuo y no planificado, como una forma de congestión, en que el espacio disponible es escaso, el suelo costoso y la construcción realizada es desproporcionada a estos factores, aunque puede ser planificado, sus consecuencias reflejan un orden aparente. Inmuebles Kin Ming Hong Kong 2003.



Fig. 34. La modelación de la arquitectura y la ciudad es la necesidad de reglamentar y de regularizar el suelo edificable. Este sistema de ordenamiento se impuso por la limitación de las herramientas proyectuales y el aumento de necesidades de articulación e integración económica por intermedio de un urbanismo planificado de orientación social. Candilis - Josic - Woods. Hábitat marroquí, tipo «Nido de abejas» R + 1-1952

Estas estructuras edilicias dispuestas por la congestión como obsoletas se encuentran encauzadas y definidas desde hace mucho tiempo como tradicionales, porque su tratamiento se ha extendido desde el proyecto urbano hasta los aspectos más esenciales de la vida diaria, y a partir de ellas surge progresivamente un nuevo orden, como una de las formalidades y uno de los principios por el que se organiza la construcción de la ciudad.

Los cambios sociales que produjeron una inversión en las condiciones de vida han persistido en ver la congestión, base del progreso tangible de la ciudad, como símbolo del deterioro social y material, convirtiéndose esto en el principal obstáculo para el desarrollo eficiente de la comunidad urbana. Esta contradicción de la congestión era considerada, por un lado, como sinónimo de la corrupción de la naturaleza, del ambiente, del hombre y por ende de la ciudad, y por otro, como la que facilitaba la inclusión del individuo y la sociedad al mercado laboral y de bienes contingentes, por el hecho de que estos residen en la urbe. Así,

las políticas y las orientaciones teóricas de la Modernidad estuvieron encaminadas a reformar, antes que erradicar, la congestión del ámbito urbano, porque afectaba sensiblemente los acervos económicos y las mercancías de consumo masivo en la nueva sociedad emergente.

Ante esta situación extrema, planteada por la ciudad en pleno desarrollo de la industrialización, no eran posibles las salidas moderadas, de esto se es consciente en la elaboración de los argumentos presentes y en el tono crítico de las explicaciones que se confirman tanto con las referencias esbozadas como con los ejemplos utilizados.

## 1.9 Sinónimos

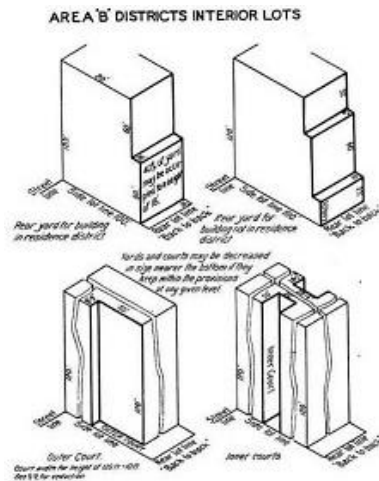


Fig. 35. Zonificación o la tasación de los suelos para la regulación de la construcción, mediante la asignación de densidades de edificación y de unas asignaciones específicas de uso y actividad.

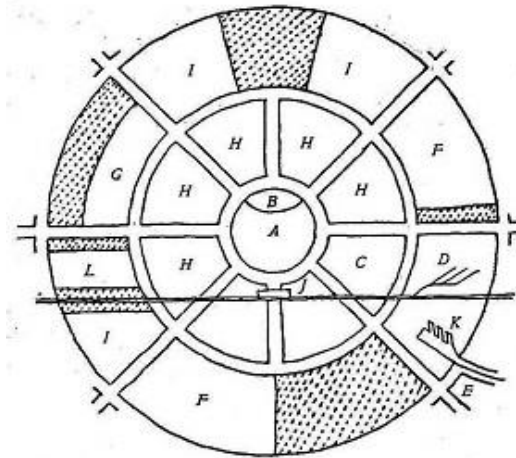


Fig. 36. Zonificación o la política de intervención mediante la diferenciación y la limitación del suelo urbano.

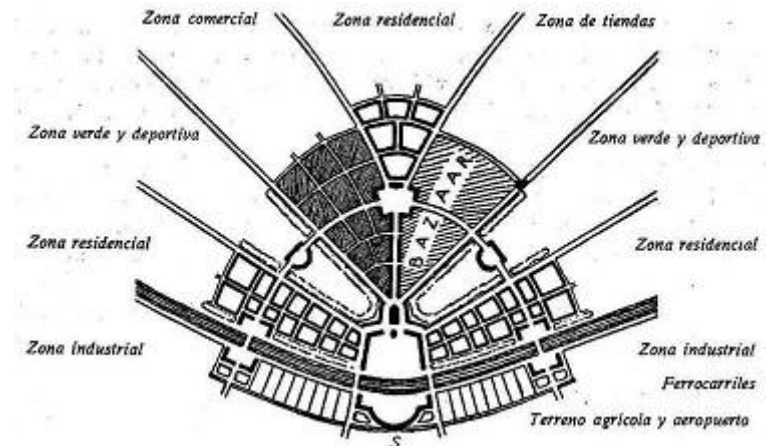


Fig. 37. La zonificación son las disposiciones de la actividad constructiva, de la vecindad y el ornato público, de la higiene y las normas de composición de las diversas áreas que componen la ciudad.

Se pretende establecer las conexiones entre los sinónimos de la congestión, como la densidad, (Fig. 32) la aglomeración, (Fig. 33) o la modelación (Fig. 34) entre otras, que describen de manera similar dicho fenómeno, en cuanto sus definiciones, sus referencias y sus explicaciones, las cuales se acercan significativamente a los procesos de la concentración formal y funcional, a sus condiciones críticas y a la continuidad de sus procedimientos de actuación.

El establecer palabras afines o sinónimos del fenómeno de la congestión constituye, más que una ampliación del término, una expansión de la racionalidad conceptual y formal de este procedimiento de intervención en el que hay una mayor participación de la sociedad en el reconocimiento y la aceptación de las expresiones afines involucradas. El uso de estos vocablos para expresar los síntomas de la congregación de actividades se configura como una inevitable relación, ya que, por la amplitud de los contenidos que esgrime la congestión, esto da como resultado una serie de palabras con significado que están relacionadas a otros tipos de acciones sobre la ciudad. Ya no se trata solo el proyecto en arquitectura o el diseño urbano, sino que entra en juego una

serie de conocimientos inéditos que actúan sobre ella, en la que se descubre la cercanía de estas expresiones paralelas a la congestión, como la zonificación (Fig. 35-37), así como una sucesión de funciones e interacciones conflictivas en las que se haya presente la crisis del individuo y la de la colectividad.

Un ejemplo de esto es que en las áreas urbanas de cualquier ciudad, de manera incuestionable, se encuentra la presencia de la asignación de usos y densidades, como también qué número de pisos es el adecuado para la actividad comercial y el aumento poblacional como elementos prioritarios en el crecimiento urbano. Pero, desde la óptica de la congestión, esta aparece como una actividad contradictoria, ya que, al querer paliar las deficiencias que traen el aumento de la población, es necesario densificar o aglomerar más de lo permisible o restringir otros sistemas u otras áreas que contribuirían a conciliar el exceso de edificaciones, su altura, el costo del terreno, etc., así como los hechos medioambientales u otras variables distintas a las estrictamente funcionales, apareciendo situaciones sociales divergentes, heterogeneidades y complejidades que modifican el tamaño y la utilidad de la arquitectura, así como de la ciudad.



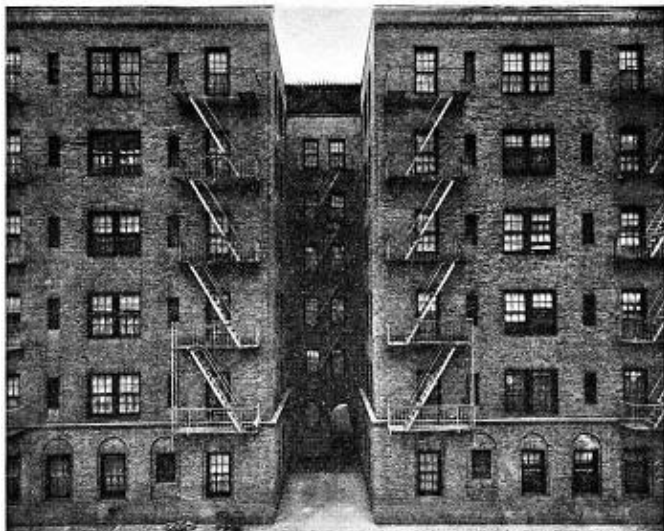


Fig. 38. Bloques residenciales populares en Nos. 52-58 E. 97th Street en la ciudad de New York, 1922



Fig. 39. Plano de la ciudad de Sacramento, 1849.



Fig. 40. Viviendas industriales en Preston, Inglaterra, 1800-1810.

La perspectiva esbozada está basada en la eficacia y la experiencia del término “congestión” y de las palabras que se han incorporado al lenguaje arquitectónico, así como de las reformas realizadas en torno a la propiedad privada y pública de la urbe, que han modificado las estructuras de los poderes y las funciones de las autoridades despóticas y las democráticas. La amplitud conceptual de estas palabras es enorme, y sus consecuencias de amplia resonancia, como tal, no es posible incorporar todas las circunstancias que parten del dominio de la congestión, pero se considera que se puede esbozar una serie de acontecimientos singulares y procesos significativos para explicar su impacto en la actual sociedad moderna.

### 1.10 Procesos o iniciativas en el desarrollo de la congestión

De acuerdo con lo anterior, encontraremos que la ideología de la congestión está estrechamente ligada a los que hemos definido como los nuevos métodos y técnicas que dieron origen a la democracia directa, las libertades políticas, el uso sin restricción del suelo y la liberalización de la economía, a causa de una mayor participación del poder en los antiguos países jerárquicamente divididos, o en las jóvenes naciones del Nuevo Mundo.

Algunos textos encuentran en estos acontecimientos políticos el verdadero inicio de la Modernidad. Unos dicen que este paso a las redenciones colectivas se dio desde el Renacimiento, otros, que se dio desde la Revolución Francesa, pero en este caso, tal momento histórico está unido a los sumarios de la congestión, vista como un resultado de las libertades individuales y del progreso material. Como tal, el punto de partida será las experiencias sociales de la era industrial y las condiciones de su transformación, que se materializaron y conceptualizaron en la construcción directa de una arquitectura (Fig. 38) y un urbanismo específico o especializado (Fig. 39).

Dicha época se presenta como una sucesión de etapas de transición a la Modernidad, no como la Modernidad propiamente dicha, ya que los procesos racionales y el crecimiento de las funciones civiles, la organización del trabajo y del individuo no han dominado por completo a la sociedad en su conjunto.

La congestión también se reconoce por los procesos paradigmáticos que han sucedido en su interior, algunos de los cuales oscilan desde un gran impacto social a una irregular eficacia formativa de la urbe. Esto quiere decir que la congestión y las consecuencias de su uso intensivo en el espectro sociocultural están condicionadas por el éxito o el fracaso en la expansión de otras áreas del conocimiento, pues estas van modificando el tejido urbano a medida que evoluciona el desarrollo de las libertades particulares y colectivas. Esto quiere decir que la ciudad cuenta con una mayor congestión a medida que crecen los procedimientos técnicos y científicos de aplicación inmediata en la urbe, y que los principales ingredientes para la expansión de estas actividades son la voluntad social, la autonomía y la independencia de las acciones, según se requieran estas. Tal es el caso de la apreciación política del problema que se deba resolver, ya sea para influir o para modificar el medio construido o para reevaluar la capacidad de sus procedimientos que se encuentran valorados y sujetos a una entidad colectiva o una autoridad.

Un ejemplo paradigmático de la congestión es lo que se entendía por vivienda social en Inglaterra (Fig. 40) durante la primera mitad del siglo XIX, de gran repercusión en la colectividad y referenciada en los documentos que elaboraron Marx y Engels, así como otros pensadores, planificadores y arquitectos, quienes sustrajeron el problema desde el punto de vista intelectual y social. Aunque sus técnicas eran precarias, su percepción del carácter circunstancial de la ciudad y de

lo no planificado abrió vías para la reconceptualización de la congestión, por medio de reflexiones y actitudes metodológicas surgidas entre los aportes de las ciencias y la evolución forzada de la colectividad. El principal motivo de discordia entre los teóricos y pensadores de la época se daba en el debate sobre la propiedad del suelo o de la vivienda como producción social, y que, a pesar del deterioro en el que se encontraban sometidas las zonas urbanas y su contaminación, se vislumbraba la posibilidad de que la población contara con una posible solución técnica y profesional que, a lo largo de las décadas, fue evolucionando, a pesar de sus inherentes deficiencias, como una de las acciones que impulsaron el desarrollo de la urbe y modificaron el planteamiento urbano.

De esta manera, la congestión se puede asimilar como un cientificismo mecánico, ausente de la naturaleza y de la sociedad, o como el optimismo racionalista que se fundamenta en la insolidaridad de los avances económicos y políticos que afectaron hondamente la ciudad y la comunidad civil. Estos procesos, que han sido llamados paradigmáticos en el entorno cultural urbano, poseen la particularidad de ser asumidos casi en su totalidad, tanto conceptual como físicamente, por la técnica, que actualmente es observada más como un progreso material inerte al invariable proceso de la producción o la fabricación, que como una nueva posición ideológica ligada a la actuación de la congestión. Ambas, congestión y técnica, han generado toda una serie de conductas que han afectado las bases del arte y la cultura que, como procedimiento, ha sido aceptada por todos los actores activos y pasivos de la sociedad.

El otro proceso significativo que se abordará es la movilización conceptual de la congestión en torno a la Modernidad<sup>12</sup>. Esta categoría

<sup>12</sup> Existen muchas acepciones de término “Modernidad”, pero siempre nos referiremos a una sociedad “alienada”, con referencias específicas a la naturaleza de la sociedad inconforme, tal como lo expresa la siguiente cita: “la idea de modernidad se ha asociado casi automáticamente con el laicismo, su principal elemento constitutivo es simplemente un sentido de tiempo irrepetible” Cinco Caras de la Modernidad – (214)

**Călinescu, Matei.** Five faces of modernity : Modernism, Avant-garde, Decadence, Kitsch, Postmodernism, (Cinco caras de la modernidad : modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, posmodernismo). [trad.] Francisco Rodríguez Martín. Madrid : Tecnos, 1987, 2003. Pág. 23



Fig. 41. Estación City Hall del metro de New York, 1904. Esta terminal corresponde a la primera línea del Metro de Nueva York, construida por la Interborough Rapid Transit Company (IRT) por medio del *Guastavino system*.

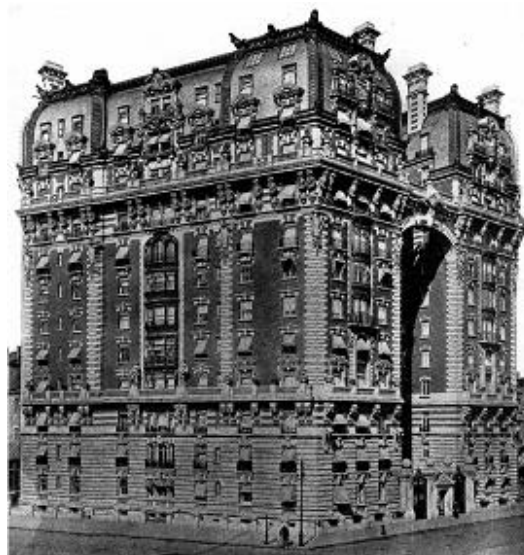


Fig. 42. Edificio de apartamentos "Dorilton" en una vista publicada en 1908 por GC Hesselgren en "Apartamentos y Casas de la Metrópoli." (Colección de Andrew Alpern.) en la ciudad de New York.

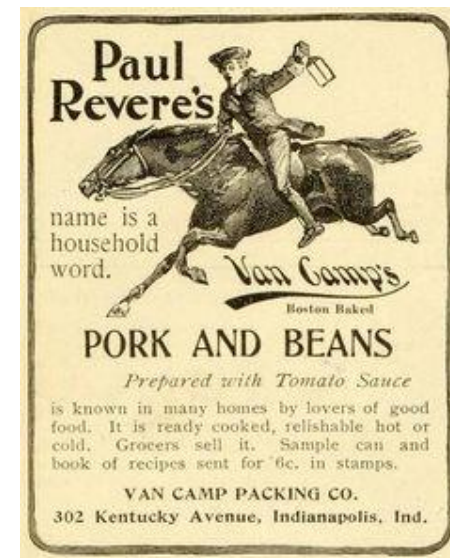


Fig. 43. Anuncio publicitario de conservas enlatadas de la compañía Van Camp's, fundada en 1861 por Gilbert Van Camp en Indianápolis

histórica, como manifestación del conocimiento complejo de la realidad, utiliza determinados modelos de conceptos y de creencias que han sido elaborados por la sociedad industrial, su uso e implementación se realiza a través de unas ideologías específicas que son variaciones y discontinuidades de la lógica de la producción, en las que se acude al empleo de los recursos científicos y culturales que se encuentran apoyados en la necesidad social por lo nuevo y lo primordial. Así, la nueva vida en las capitales, determinadas por el metro, el apartamento y los alimentos procesados, entre otros mecanismos del progreso y la objetividad, se convierte en hechos concretos e ineludibles, como una reafirmación de la creación y el mantenimiento de hábitos y costumbres que deben ser continuamente reelaborados por parte de la colectividad, cuya intención programática es uniformar los procesos que se consideran racionalmente pertinentes a las nuevas sociedades (Fig. 41-43). Tales procesos están fundamentados en una lógica positiva, en una economía de medios y en un repertorio de formas que se presentarán como una novedad a lo largo de su evolución histórica. La Modernidad actualiza la posición

utilitaria de la congestión a medida que avanza, construyendo y verificando su capacidad de transformación, como un sistema que condiciona tanto teórica como metodológicamente el progreso material de las urbes.

Para que la congestión pueda realizarse dentro del ámbito de la Modernidad, es necesaria una interacción entre el arte y las grandes construcciones, ya que el punto álgido de este recurso sociohistórico es la necesidad del espacio productivo en la sociedad contemporánea.

La acción de la congestión se suscribe a la determinación de qué procesos son realizables mediante los medios disponibles de una ampliación del espacio urbano o habitable. Como se verá, esta necesidad espacial y territorial está presente en la unión de los individuos en sociedad desde épocas remotas, o desde el mismo inicio formal de la ciudad, cuando la congestión era una necesidad que luego pasó a conver-



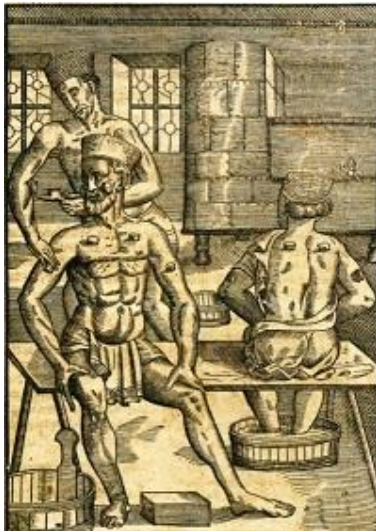


Fig. 44. El "cupping" o el derramamiento de sangre era una práctica usual en las casas de baños en la edad media, para lo cual se abría la vena con un escalpelo o lanceta, a menudo, se utilizaban sanguijuelas para la curación.



Fig. 45. Niño cristiano de dos años y medio de edad, desangrado con sanguijuelas por médicos Judíos de Frankfurt, imagen a partir de las publicaciones del escritor alemán Johann Christoph Wagenseil en su obra *Die Hoffnung der Erlösung israelies..*



Fig. 46. En el siglo XVII, se hicieron transfusiones de sangre de cordero para calmar los pacientes dementes y, en el siglo XIX, la sangre fue transfundida con el fin de restaurar una parte de un principio viviente invisible que vive dentro de ella.

tirse en una incomodidad sentida, debido al hacinamiento y a la insalubridad que permanecería latente durante siglos, hasta convertirse, durante la Modernidad, en un sistema que garantiza un precario bienestar social a cambio de la continuidad económica y de las hegemonías de clase, lo cual hace que persistan los problemas de salud pública, el declive de la calidad de vida por el aumento de la población, las migraciones, la aparición de la fuerza laboral, la decadencia universal de las estructuras políticas, etc.

### 1.11 La congestión y sus definiciones objetivas en el lenguaje histórico y literario

Para llegar a la definición contemporánea del término "congestión", se ha hecho necesario remitirnos al origen de algunas definiciones o referencias arqueológicas, como parte de una tradición lingüística y una

práctica funcional que siguió manifestando su carácter de agobio y malestar a lo largo del tiempo. La expresión logró reconstruirse durante el proceso de expansión y concentración de los grupos sociales y su vertiginosa superación de lo natural, a medida que se desbordaba la ciudad convirtiéndose en una imitación de sí misma, en un espejo que revierte el vocablo a una simple apariencia, desprovéyendolo de su contenido orgánico o sustancial y remitiendo esta definición al campo de la semántica arquitectónica.

De este modo, la congestión, en el campo lingüístico o como evolución histórica de su contenido, hace referencia a una enfermedad circulatoria que consiste en la acumulación mórbida de sangre en alguna parte del cuerpo que provoca la pérdida del sentido y del movimiento, ante lo cual es necesario aplicar sanguijuelas para la recuperación del individuo. (Fig. 44-46).

Ya definido este punto de apoyo, en la sucesión cronológica de hechos en la que aparece la congestión, es necesario hacer referencia al significado y a la variación del término que condiciona la presente tesis. Así, se tiene en cuenta su origen antiguo, del latín *congestio*, que resume una serie de sensaciones físicas de dolor corporal. De la misma manera, se contempla una segunda referencia, de carácter indeterminado, que se traduce en los múltiples problemas ocasionados por la acumulación de acciones que no pueden ser controladas o sometidas al beneficio general de la ciudad.

Entre ambos significados, ha pasado un largo tiempo. La primera definición remite a una aceptación tácita de la enfermedad, mientras que la segunda, que es en la que radica nuestro interés, a la percepción negativa que la colectividad le ha proporcionado a las formas de vida en la ciudad, en el cambio aceptado de manera generalizada por la colectividad de esa percepción negativa del vocablo “congestión”. A pesar de ser de reciente apropiación, la intensidad de la palabra es tal, que sus contenidos se han tornado en tradicionales y han condicionado la forma de entender y de vivir en colectividad. Por su parte, la arquitectura, como receptiva e intérprete de estas nuevas competencias del lenguaje urbano, traduce el término a magnitudes espaciales, modelos sociopolíticos que transformaron la noción de habitar.

En el inicio científico de la congestión, es necesario partir, histórica y cronológicamente, de la etapa paleotécnica<sup>13</sup> de la sociedad y la ciudad. En este caso, la relación directa del término con los procesos sociomecánicos fue la que hizo posible la aparición de la urbe como producto de las prácticas industriales. A partir de este punto, dirigimos los esfuerzos para comprender las relaciones entre las diversas áreas del conocimiento que han hecho posible su surgimiento en la acepción abstracta del término. Es importante recordar que antes se entendía la congestión como un hecho material, un problema de salud, una enfermedad de los seres humanos, pero, actualmente, se asocia con los procesos de la Mo-

dernidad, con los medios y los contenidos que son usados para su funcionamiento como una forma de enfermedad, y que se relacionan con el ascenso agobiante y artificial de la ciudad y sus actividades afines.

La primera reflexión, sería la aproximación a la definición poliédrica o multifacética de la congestión, pues esta es similar, tanto en sus conceptos como en su metodología, a las diversas facetas que tiene el desarrollo y la evolución de la urbe. Esto quiere decir que la congestión es un proceso connatural al perfeccionamiento de la ciudad y por lo tanto es necesario ensamblar y cohesionar todos los conocimientos especializados que han surgido desde el cambio radical de la ciudad tradicional-histórica hasta la ciudad de la técnica.

Este objetivo integracionista y totalitario no es posible en la práctica, debido a la composición fragmentaria y plural que ha venido adquiriendo la metrópoli. Esta extrema concepción de la ciudad evolucionada exige un alto grado de coordinación e interrelación entre el habitante y el medio construido, que se ha convertido en su razón de ser y también en la filosofía de su crecimiento. El tema es cómo la congestión forma parte de estos procesos que podemos llamar *culturales*, a pesar de los defectos de los mecanismos empleados y la desintegración de la arquitectura en su empeño en socializar mecanismos concentrados en la explotación y la especulación de la totalidad del medio urbano. De esta manera, se puede extraer un sinfín de relaciones de este complejo universo, como las innumerables relaciones entre los conocimientos adquiridos por la ciencia y la técnica y el proyecto de ciudad moderna, donde la saturación de sus contenidos, la aglomeración y la densidad son ahora conformes a un modelo de sociedad civil, una *politeya*<sup>14</sup>, un gobierno de muchos, en el que debe existir una mediación entre las estructuras urbanas y la colectividad, el mismo escenario que la congestión ha ayudado a crear y a utilizar.

Así, las categorías del nuevo pensamiento racional que ha acompañado estas realizaciones son las nuevas arquitecturas surgidas de una nueva

<sup>13</sup>El complejo tecnológico (215) **Mumford, Lewis**. *Technics and civilization*. [trad.] Constantino Aznar de Acevedo. 3. Madrid : Alianza, 1934, 2006

<sup>14</sup> (216) **Giner, Salvador**. *Historia del pensamiento social*. 10a ed. ampliada y actualizada. Barcelona : Ariel, 1967, 2002. Pág. 45



sucesión de hechos y circunstancias que tienen una gran resonancia, una deducción lógica de una línea de acción en la realización de la metrópoli, ya sea en las extensiones inusuales de vivienda o en las amplias difusiones de infraestructuras y servicios, que poseen tanto los valores asignados por el término congestión hacia estas actividades urbanas como las devaluaciones que resultan de la aplicación de esta al desarrollo de la sociedad. Así, la definición antigua de la congestión, referida a la enfermedad del cuerpo y el dolor físico que supone, y la moderna, como la insuficiencia espacial por la saturación y el bloqueo en los sistemas de la ciudad, suponen una separación del sujeto afectado con el fenómeno, como una distorsión no solo de la acción, sino de las formas y sus significados originales.

Esta exploración acaba revelando la escasa integración de las diversas manifestaciones de esta línea de pensamiento inestable y fluctuante de la ciudad aglomerada, en donde, si bien la congestión no es un axioma, no es un hecho probado ni aceptado sin demostración previa, tampoco es un término definido que involucre una escala de valores o que precise de manera unívoca un concepto lógico que remita a un pensamiento asertivo. La congestión debe utilizar otras expresiones para poder comunicar su naturaleza y sus particulares condiciones, ya que el vocablo alude a determinar y ordenar una compleja situación en la que no se plantea una conclusión, pues para ello se requiere más de dos palabras.

De esta manera, la congestión debe estar acompañada por otra u otras palabras que le den sentido a su acción de cohesión y articulación de las fuerzas urbanas, las cuales han dejado de ser elementales para convertirse en la base de intervenciones y procedimientos de diseño, gestión y construcción. Lingüísticamente, se trataría de un verbo transitivo, que necesita del objeto directo para adquirir sentido, como ejemplo, la sola congestión significa únicamente la fenomenología de sí misma, pero “congestión urbana”, ya con el objeto directo, es la acción enfocada a un sujeto determinado y a unas particulares consecuencias de integración y de especialización urbana, iguales circunstancias ocurren cuando se nombra la congestión económica o la congestión vial, etc. De este modo, la acción de la congestión y sus consecuencias procedimentales

se repiten sucesivamente en las diversas operaciones que acompañan el desarrollo de la metrópoli. Un ejemplo es lo que sucede en la definición de la congestión arquitectónica, que nos habla de la naturaleza del recurso de saturar formas y de utilizar medios constructivos eficientes, cuya importancia es la relación de palabras que anuda una definición más compleja sobre el tejido urbano, pues es posible definir el carácter y la naturaleza de los diversos medios y sistemas como la vivienda o la economía. Así, debe haber consenso y cooperación entre los múltiples actores que median en el desarrollo de la ciudad, como una base segura sobre la cual proyectar los intereses, sus condicionamientos y competencias para la realización de las intervenciones en las grandes ciudades.

Como se ha anotado anteriormente, este tipo de expresiones no cuentan con un significado por sí solas. La congestión no posee una definición propia evidente, pero sí una acción con un argumento, aunque no sea directo, debido a las operaciones que simboliza y que son usadas circunstancialmente para expresar una experiencia inmediata. Esta práctica de la cultura arquitectónico-urbanística es provocada por un cúmulo de situaciones histórico-culturales que, en su definición y en su resultado final, abarcan y crean una abundancia de temas, de acciones y de proyecciones que serían imposibles tanto de definir como de comprender. Esto se refleja en el protagonismo de la arquitectura y en su despliegue de contenidos, formas y procesos significativos, más que sobre argumentos económicos o políticos, que simbolizan el dominio o la tiranía que la ciudad ejerce sobre sus habitantes, pues esta autoridad que despliega la urbe sobre lo público y lo privado es tomada como una serie de valores o de exaltaciones, de acuerdo con el lente que se les mire.

Así, la congestión es el soporte de métodos y contenidos científicos adecuados para admitir una serie de recursos evolucionistas y racionales propios del crecimiento y del cambio que se sucede aceleradamente en el ámbito urbano. Esto lo comprendemos desde la acción directa de unos ordenamientos pragmáticos y utilitaristas, el planeamiento urbano y los nuevos equipamientos hasta las nuevas redes de servicios que impulsaron la acción urbana hacia una serie de intervenciones que procuraron el mejoramiento de la ciudad y su consecuente expansión.

Pero estas intervenciones no están exentas de la subjetividad propia de la experimentación ni de estar asistidas por la noción de una relatividad cultural de la forma y de la preeminencia de las funciones comerciales. El tratamiento que le ha dado la congestión a estos sistemas que gobiernan la vida urbana es muy amplio, pero no puedo extender este concepto al debate de la cultura universal, pues, en este caso, se hace solo a los ámbitos de la arquitectura y de la ciudad, a sus procesos más significativos y elocuentes, al resultado que le otorgan las dimensiones sociales, la capacidad proyectual y la competencia dimensional que le otorga la congestión a esas obras.

### **1.12 Evolución del término “congestión”**

Para la comprensión de la expresión “congestión”, hemos de escoger cuál es la definición más apropiada según nuestros intereses, a sabiendas de que esta puede variar de acuerdo con su naturaleza ambivalente, por la cual la incertidumbre y las contingencias de la forma urbana han quebrantado las posiciones críticas hacia el arte y el pensamiento en general.

El estudio de la congestión, desde el punto de vista de la intensificación de los contenidos sociales, es un espacio de tiempo limitado que se originó desde la Revolución Industrial, debido principalmente a la expansión de las manufacturas y de sus servicios complementarios, como también al movimiento del mercado del suelo por las expeditivas actividades comerciales que acarrearón altos precios al uso del suelo y que las zonas edificadas presentaron características físicas desfavorables. La evolución del término “congestión” nace de una serie de situaciones dinámicas y disciplinares que se caracterizan por la dispersión o la acumulación de procesos formales y funcionales que son contradictorios por compartir al mismo tiempo un escenario urbano que se transforma unidireccionalmente para adaptar todo al juego de las fuerzas económicas, ya que promueve la desaparición total de los sistemas mercantiles

ligados a las sociedades creadas bajo procesos de intercambio, como el tradicional campesinado o artesano, para restablecer otros sistemas dispuestos hacia la acumulación y la secularización con la misma población rural o urbana, pero bajo otras condiciones ambientales y laborales.

La ciudad es, de esta manera, el escenario del acaparamiento y la riqueza, así como de la escasez y la pobreza, extremos que son proclives al perfeccionamiento de la congestión por la permanencia y la complejidad de las actividades sociales y económicas que se van correspondiendo con el tamaño de la población, su manejo y sus nuevas definiciones originadas en las complejas asociaciones que se encuentran, primero, relacionadas con desfavorables condiciones de vida como con la insuficiencia o inexistencia de infraestructuras, vivienda y servicios. Esta situación en permanente crecimiento no se debe tanto a la falta de recursos, sino a la falta de comprensión del nuevo orden que había nacido, con lo que se generan vacíos ante las inmediatas necesidades sociales. Una vez son superadas estas deficiencias técnicas y de funcionamiento general, el sistema de organización promovido por la congestión no desapareció, sino que se consolidó y condicionó la experiencia de nuevas formas teóricas.

Esta conceptualización histórica de la urbe, que se encuentra unida al término “congestión”, se debe a los diversos movimientos y acciones emprendidas para su transformación, con lo cual se hace necesario saber en qué momento se incorporan los mecanismos de saturación y sus instrumentos de intervención sobre las estructuras de la urbe, además de reconocer en qué serie de procesos de naturaleza contradictoria subyacen las condiciones únicas y particulares que han elaborado un determinado tipo de ciudad. Para entender este punto de vista, se podría decir, a modo de ejemplo, que de acuerdo con el tipo de sociedad formalizada y evolucionada en determinadas características económicas y culturales, se hace necesario no solo aumentar el tamaño de las urbanizaciones y de las edificaciones para disponer de un mayor espacio, sino también

extender o adicionar usos o actividades, por lo cual se deben congestionar, de manera obligatoria, todos sus componentes y variables, con el fin de dar cabida a más habitantes, prescindiendo de sus antecedentes y propiedades ancestrales o, en caso contrario, la congestión obedecería, para su realización, a una serie de propuestas innovadoras e imaginativas que no desconozcan la trascendencia de las antiguas o consolidadas acciones civiles, y que estas, por más dramáticas e intensivas que pudieran ser, no afectarían el buen desempeño de la ciudad, ya que esta evoluciona a la par de los valores que se transforman a medida que crece.

Debido a su misma condición fenomenológica o evolutiva en el seno de la ciudad, no es posible establecer una definición contundente de la congestión, ya que esta se adapta extraordinariamente a una serie de acciones y de mediaciones que la hacen posible en la construcción masiva de vivienda, confiriéndole una morfología singular a un museo u optimizando un pequeño auditorio, etc., lo cual también es posible gracias a la permanente dislocación de los términos que condicionan la experiencia de diseñar y construir, como de igual manera, por la ruptura en las acciones de planeamiento urbano que se efectúan en la ciudad, en donde prevalece la ausencia de valores.

### 1.13 El perfeccionamiento de la congestión en la Modernidad

Como término, la congestión se encuentra marginada de las artes y sus definiciones conceptuales y teóricas, ya que es vista más como un producto general de la sociedad moderna que como una serie de ideas artísticas que puedan demostrarse o ejecutarse. El contenido de la congestión necesita de un vehículo o una idea aglutinadora para ser realidad, pues, como se ha observado, la congestión no significa nada por sí sola

si se omite el contexto, ya sea en su definición *natural*, que hace referencia al cuerpo humano, o en su definición *artificial*, que se orienta hacia el organismo urbano.

La congestión se traduce, en gestiones urbanas y arquitectónicas, en un estado escalonado y racional propio de la naturaleza progresista de la metrópoli. En estos casos, siempre es necesario acompañarla por el sujeto, el que designa o participa de la acción de la congestión. Esto solo se logra por el avance de la sociedad tradicional a la mecánica, por definirlo prematuramente, en la medida que se van incluyendo lentamente los cambios a una sociedad homogenizada, en la que también se modifican los diversos conceptos y las rupturas en torno al arte.

Un ejemplo lo encontramos en la utilización contemporánea de la congestión por vías de las definiciones asignadas a los nuevos fenómenos urbanos, debido a las nuevas tendencias del entorno y sus correspondientes ajustes estratégicos. En este caso, la congestión da nombre a la “transferia”, como de manera paralela va acompañada de lo “urbano”, para describir una condición física y fenomenológica que desborda las capacidades lingüísticas y conceptuales de los términos involucrados, en donde la ciudad ya no puede asumir la complejidad de las innovaciones, la competitividad y el avance económico del tejido urbano;

Transferia es una consecuencia de la falta de congestión y de la falta de urbanismo. Una vez que ha decidido que el “problema” del urbanismo europeo es el temor de las estaciones a las congestiones urbanas, en cambio, la preferencia por una existencia fuera de la ciudad, la dirección de los desorganizados flujos diarios dentro y fuera de la ciudad, intenta recuperar lo urbano proponiendo “amplias ciudades bastardas”<sup>15</sup>.

En esta apreciación generalizada de la sociedad sacudida por la congestión y los cambios a los que se ha visto sometido el individuo por la cantidad ingente de información y de saturación de sus sentidos, a nivel

---

<sup>15</sup> (471) Teoría de la ciudad nodal, Transferia, Rem Koolhaas (1996) por Kok-Meng Tan, tomado de **Solà-Morales, Ignasi de**. Metrópolis : ciudades, redes, paisajes. Barcelona : G. Gili, 2005, Pág. 178

de su capacidad de percepción desarrollada por las nuevas condiciones de estos instrumentos de diseño y de concentración de las formas, se desea destacar la influencia dinámica de estos sistemas en torno al medio urbano, así como las omisiones y las reinterpretaciones alrededor de estos procedimientos específicos que han servido para la construcción de un mundo moderno. El tema de investigación, y su necesidad de ser aclarado, conlleva al desarrollo de diversas “definiciones” de la congestión, como un determinado pensamiento que lee, analiza y valora el fenómeno cultural de la arquitectura y el urbanismo, ligadas al proceso de la tecnificación de la sociedad ya sea desde la vertiente humana que configura un tipo de realidad o desde la congestión como anomalía racional y de uso sistemático. Ambas definiciones presentan similares características de resistencia al cambio sucedido al interior de la Modernidad, como ejemplo está la siguiente reflexión:

La Modernidad supone un cambio que pretende romper con el mundo de la tradición, con la continuidad en los saberes transmitidos. Con ella nace la ciencia modernamente entendida, la política se traslada lentamente del poder absoluto al poder representativo, mientras empieza a configurarse la idea de la historia como «nostalgia», como ética y estética del pasado<sup>16</sup>.

La Modernidad ha adquirido un nuevo significado que se refleja en la evolución del entorno social y sus dimensiones culturales. Ahora, su dominio se diluye, se ha vuelto dependiente de múltiples y diferentes sistemas que asumen cualquier área del conocimiento social o científico, cualquier forma del progreso de las ciudades, siendo más proclive hacia aquellos que implican la contingencia de la novedad. La alteración o el debilitamiento de la arquitectura y el urbanismo, como parte de una serie de fenómenos culturales inadvertidos, ha reportado un beneficio para la sociedad que, a pesar de menoscabar o envilecer ciertos valores

de la urbe, ha ubicado otros procedimientos problemáticos como la especulación del suelo, la inestabilidad generalizada o la descalificación del pasado. Estas operaciones se consideran recursos en el entorno de la ciudad contemporánea y forman parte de una serie de medios adecuados, de una realidad pertinente y legítima.

De esta manera, la Modernidad y sus procedimientos se han hecho dependientes de la congestión, en tanto que esta aplica medios instrumentales o administrativos de extrema complejidad que materializan el espacio en cualquiera de las ramas del arte. Debido a la ambivalencia del arte moderno, la congestión no sería la única manera de controlar el espacio, pues no es la única condición válida para enfocar el problema del cambio de percepción, de un sistema social tradicional a uno tecnificado, por ejemplo, ya que esta práctica es solo una más entre muchas otras que afecta el desarrollo de la urbe. Se puede decir que casi cualquier fenómeno, circunstancia o hecho relevante enriquece y modifica la Modernidad, al adecuarla a las necesidades del medio político, financiero o colectivo. Existen ejemplos reveladores de la inversión de significado en las diversas ramas del conocimiento y el lento ascenso de la reinterpretación, que es uno de los temas de la congestión, vista como un método integrado de pensamiento y trabajo, así como su influencia en la construcción de la actualidad.

A. Danto expone un ejemplo en su libro *La transfiguración del lugar común*, sobre la naturaleza neutra de las cosas, que de acuerdo con el contexto y las intenciones, esta adquiere un significado relevante.

Observemos el cuadro que una vez describió Soren Kierkegaard<sup>17</sup>, el ingenio danés. Se trata de una pintura de los israelitas cruzando el Mar Rojo. Contemplándola, se podría ver cosas bien distintas de lo que cabría esperar de una obra con tal tema si, por ejemplo, nos la imaginamos pintada por un artista

<sup>16</sup> (217) **Masiero, Roberto.** Estetica dell'architettura. [trad.] Francisco Campillo. Balsa de la medusa (Series). Madrid : Antonio Machado Libros, 1999, 2003. Pág. 97

<sup>17</sup> El texto recoge las impresiones y las reflexiones acerca de la forma estética de la vida conocida como "Diapsalmata", cuyo significado es “himno” o “abstención” mediante la comparación con los sucesos de la vida, de las obras de arte, la libertad y sus

decisiones, entre otras circunstancias que resultan de la reflexión y la introspección del ser humano, tal como ha sido tomado para este ejemplo por A. C. Danto para construir su texto. Kierkegaard. Diapsalmata in Enten-Eller. I:28; I:14; III.1.pp.27-28



Fig. 47. Hundimiento del Faraón en el Mar Rojo - Lucas Cranach el Viejo, 1530



Fig. 48. El Cruce del Mar Rojo - Nicolas Poussin, 1633 y 1634



Fig. 49. Mark Rothko Sin título Pintura en Rojo y Negro, 1955.

como Poussin o Altdorfer: tropeles de gente, en diversas actitudes de pánico, arrastrando la pesada carga de sus trastornadas vidas, y, en la lejanía, el poderío de la caballería egipcia que se les viene encima. Aquí, en cambio, el artista había puesto un cuadrado de pintura roja, dado que —los israelitas habían pasado ya y los egipcios estaban ahogados—. Kierkegaard comenta que el resultado de su propia vida es como esa pintura. Toda su agitación espiritual, el padre que sobre una colina maldice a Dios, la ruptura con Regina Olsen, la búsqueda interior del sentido cristiano, la continua disputa con un alma angustiada, que al fin se funde —cómo los ecos de las grutas de Malabar— en —un estado de ánimo, un tono único—<sup>18</sup> (Fig. 47-49).

Este ejemplo nos sirve para enfatizar en la interacción de los intereses que existen entre el dogmatismo y el arte, como una simbiosis entre el razonamiento y la experimentación que se traduce en la influencia de unos códigos abstractos que vendrían a formar parte del dominio público en la Modernidad.

Es posible plasmar una serie de planteamientos nuevos con respecto a la interpretación del pasado y el presente, que para este momento ya se consideran más pertinentes que verdaderos, porque poseen un significado en sí mismos; ya sea en la propuesta del tema y sus interpretaciones, el color o los colores empleados, su simbología, el formato, las técnicas aplicadas, etc. Estas iniciativas pertenecen a los nuevos parámetros de las recién elaboradas prácticas de las civilizaciones urbanas que permiten la posibilidad de transformarse y trascender. En este caso, el del cuadro con pintura roja da el suficiente apoyo a estos determinados sucesos que, en otra época, hubieran sido plasmados de forma figurativa y con recursos simbólicos absolutos, y que ahora pueden pasar a ser formas condicionadas entre la apariencia y la representación. Siendo esta nueva intrusión, o explicación del mundo, un exceso que, como la congestión, privilegia lo fortuito y lo circunstancial, debido al abuso continuado de la realidad circundante, por lo general en las ciudades y su malograda imagen, en las que las conductas se decantan por la insolidaridad, la indiferencia o el oportunismo como la manera básica de actuación.

<sup>18</sup> (218) **Danto, Arthur Coleman.** The transfiguration of the commonplace : a philosophy of art. [trad.] Ángel y Aurora Mollá Román. Barcelona : Paidós estética, 1981, 2002. Pág. 21





Fig. 50. John Utzon explica la estructura de la Ópera de Sydney. (1958-1973)

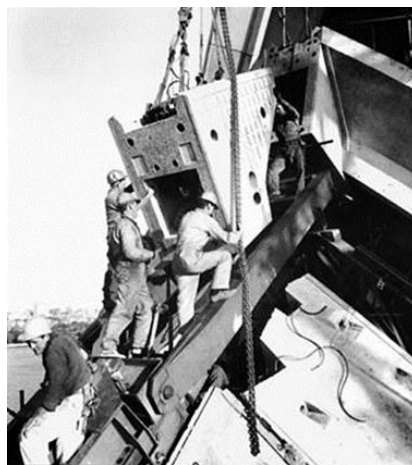


Fig. 51. Ópera de Sydney, construcción. Foto por John Garth y Max Dupain, 1966.



Fig. 52. paneles de hormigón se ensamblan en las costillas de la Ópera de Sydney, 1966.



Fig. 53. Ópera de Sydney. Estructura en construcción. Foto por John Garth y Max Dupain, 1966.

Esta ponderación general de la naturaleza social es una forma de reconocer las intromisiones de la congestión en la vida de las urbes como una serie de tensiones en la, de por sí intrincada, sociedad urbana. Lo cual, de alguna manera, es una nueva forma de consenso entre los individuos y la política, como un reflejo de la situación crítica e inestable del estado de las cosas, en el que la misma síntesis del mundo es una posición controvertida, pero de alguna forma real. La utilidad de tal síntesis es la construcción de nuevos hechos y reflexiones que constituyen una de las bases que explican el conocimiento técnico y científico, así como otorgarles una nueva intensidad a los fenómenos sociales y a la historia, y un nuevo aire a lo simbólico, a lo estético y a lo funcional.

Esto ocurre, entre otras cosas, por el cambio de mentalidad, por una nueva abstracción, en la que los acontecimientos y los conflictos históricos afectan las teorías que forman parte del conocimiento especializado de cualquier materia. Este juicio que se le hace a la realidad que rodea los nuevos cambios sociales es una ponderación que se realiza básicamente al nuevo pensamiento científico, al nuevo pensamiento

crítico, a un nuevo tipo de conciencia pública. Este pensamiento se encuentra compuesto o elaborado por múltiples fragmentos, aportados por la sociedad, la economía, la cultura, la política, etc., que actualmente conforman y determinan lo que se denomina “mecanismos culturales”, de naturaleza conveniente y desenvuelta, que son una serie de sumas de complementos y de fraccionamientos que, al aglutinarse, conforman la vida cotidiana y formalizan las acciones del hombre moderno.

Como ejemplo del nuevo dogma cultural y del nuevo tipo de elaboración por la síntesis de las artes, en la que la concentración de acciones se puede catalogar como indeterminada, coyuntural y disyuntiva, podemos citar la Ópera de Sídney, de John Utzon (Fig. 50-53), cuyo proyecto se realizó entre 1958 y 1973. Este es denominado generalmente como un *planteamiento conflictivo*, debido a que su composición formal y sus técnicas constructivas, oportunas para su época, causaron animosidad y rechazo en el mundo cultural.

El proyecto estaba en la línea del primer espíritu moderno que, en esa época, se había convertido en un movimiento dogmático y oficial de países y escuelas de arquitectura. El manejo de la apariencia en la Ópera

de Sídney se basa en no identificarse con otros edificios de vanguardia, de incomunicarse simbólicamente, de no ofrecer lecturas del exterior con el interior, de ser intencionalmente fragmentado y de pretender representar a Australia como una nueva potencia emergente, tanto de la forma simbólica como en los contenidos de la identidad nacional y económica, siendo estas algunas de las premisas básicas de un edificio que representó, tanto en su discusión como en su elaboración, las nuevas bases de innovación de los llamados anteriormente “mecanismos culturales”.

Pero los antecedentes son más profundos, ya que los críticos actuales basan la fama del edificio en las inexactitudes técnicas y formales presentes en las revistas especializadas de arquitectos, ingenieros, críticos e historiadores que vilipendiaron la edificación dentro de una ironía modernista, pero impulsaron, sin proponérselo, una verdad que se considera ahora necesaria para su correcta interpretación, la *genuina* cultura del inmueble que, en su momento, era un motivo de sarcasmo, tal como lo fueron sus procedimientos constructivos, formales, simbólicos, representativos, etc. Teniendo en cuenta lo dilatado de su proceso de elaboración, este es deudor e impulsor del expresionismo abstracto, de la ruptura de la linealidad artística, tanto en la arquitectura como en la pintura, así como de la vigencia de lo arbitrario y del uso consciente de la retórica.

Estas acciones o procedimientos, básicamente culturales, expresan una interpretación de un inmueble singular de acuerdo con sus procesos ideológicos, pero que no son vislumbradas oportunamente o no poseen singulares relaciones entre sí. Así mismo, personifican una época o unas formas de representación que, debido a los sistemas de comunicación y los procedimientos de actuación, se convertirán en mundiales más adelante. De manera semejante, y dentro de la misma línea, la congestión describe la manera de vivir y de actuar del habitante urbano, cuya prin-

cipal manifestación es las formas y las expresiones de ese comportamiento que se convierte en conducta universal, que se critica extendidamente, pero que se habita, y cuya expresión esencial son las formas racionales o artísticas en la ciudad contemporánea. Estas, como cualquier obra de la Modernidad, son creadas a propósito para justificar la actual vida en las urbes, sean artificiales o no, debido al examen permanente de unos modelos teóricos y prácticos y de sus contundentes mensajes, unas veces conflictivos, otras veces contradictorios, que se acumulan en las diversas realizaciones.

De esta manera, la investigación llevada a cabo sobre este término y su estrecha relación con la vida diaria trae a la memoria las condiciones de agobio y malestar de la sociedad moderna. La expresión “cambios socioculturales”<sup>19</sup> nos remite a todo aquello que está relacionado con la alienación cultural, el debate ciudad-campo, la industrialización, el pluralismo cultural, la revolución cultural, la sociedad de consumo y la urbanización. Toda esta serie de expresiones que identifican unos procedimientos complejos y fragmentarios, al ser usados en el contexto de la población urbana, establecen una serie de actitudes psicosociales enfocadas en la adquisición o posesión objetos simbólicos, fácilmente intercambiables por otros. Estas maneras o conductas de los moradores urbanos son propios de la sociedad de consumo y la cultura masificada, en la cual se delimitan unas acciones que, en la mayoría de los casos, se encuentran influenciadas por la imagen, un esquema perceptivo que está ligado a los símbolos urbanos y determinan la construcción de la urbe, ya que implantan conductas de actuación colectiva, una serie de *compromisos* con respecto a la elaboración estética, intervenciones en las que se explora la representación social, como una plataforma de manifestación en sus habitantes.

Estas manifestaciones de la *aculturización* pertenecen a la industria cultural, y su influencia en la comunidad, que va más allá de lo producido, subordina el comportamiento de una comunidad y mantiene una alta

---

<sup>19</sup> (219) **Carrier, Hervé.** Lexique de la culture pour l'analyse culturelle et l'inculturation. [trad.] Alfonso Ortíz García. Estella (Navarra) : Editorial Verbo Divino, 1992, 1994. Pág. 10

carga emocional y una reconocida subjetividad en la escogencia de esquemas de acción que se exteriorizan en la producción de los objetos urbanos. Esto lo denominamos como parte de la Modernidad en todo lo que tiene que ver con el cambio de la sociedad, de sus circunstancias y sus procedimientos, que son una forma de vida.

La urbe proviene de la saturación de contenidos y actividades que son de naturaleza compuesta, las cuales han estipulado la existencia de un tipo de arquitectura que se crea a partir de nuevas formas, pero de naturaleza despersonalizada y sin referencias significativas. Esto también lo encontramos en las diversas manifestaciones de la producción cultural en las ciudades, lo cual lo convierte en una forma de pensar y actuar que asume la urbe como una organización o como una serie de iniciativas que describen la manera en la que debe habitarse o residir, de acuerdo con el entendimiento circunstancial y el tratamiento subjetivo de las diversas operaciones tanto económicas como humanas. La intensificación de estas rutinas que se realizan en la ciudad corre a cargo de la congestión, en el control de la demanda y en la organización de nuevas formas colectivas, orientando una reconducción del habitante urbano, conforme con las formas que son creadas a propósito por dicha condición de pensamiento que, en este caso, es el control de las acciones proyectuales y constructivas, como un enfoque cientificista, orientado a la abstracción y la especulación.

#### 1.14 La congestión: entre la forma y la función

¿Qué construyó las ciudades y que inevitablemente está muerto? En primer lugar, la necesidad. Aquella necesidad no existe, hoy es sólo una obstinada tradición, un hábito sentimental que no puede mantener viva a ninguna gran ciudad durante un largo período de tiempo. La necesidad construyó la

ciudad sobre la base de: “el trabajo de a pie o el coche de caballos; el consumo del carbón y la madera; y la distribución de alimentos, cuando la necesidad de comunicación se manifestaba sólo en los contactos personales”. No existía entonces una movilización efectiva del individuo para hacer de una milla un lapso de recorrido en el tiempo, ni tampoco disponía de medios eléctricos de comunicación. En aquella primera época, los diversos contactos físicos necesitaban cierta congestión para facilitar o estimular la vida. Pero la vida no necesita congestión en este sentido o con ese propósito. La ciudad antigua creció de modo natural y supuso una gran ayuda al promover el intercambio y la cultura humana. La ciudad se volvió fuente inmediata de riqueza y poder, gracias al intercambio humano, y fue esencial para el crecimiento social, industrial y financiero de la humanidad. Sólo reuniendo estos aspectos en un conjunto -cuanto mayor, mejor-, podían obtenerse mejor los frutos de la vida humana. En aquel entonces, la vida verdadera de la ciudad descansaba en la fuerza de los vínculos individuales, en el contacto entre personas con características individuales distintas<sup>20</sup>.

Frank Lloyd Wright. An autobiography

Para entender la posición de F. LL. Wright en su descripción de la “cultura urbana”, debemos localizarnos en su tiempo, entendiéndola como un proceso de transición en el momento crucial de la identidad arquitectónica estadounidense marcada por el logro del individuo frente a la naturaleza y a los acontecimientos, como un examen crítico del entorno de la ciudad histórica versus la urbe del presente, en donde prevalecía todavía una conciliación entre el espíritu pionero de los fundadores de la ciudad del Medio Oeste con la incipiente tradición que habían dejado atrás. En ese momento, existía una forma avanzada de comprender el lugar donde se recuentan los logros del sistema, un modelo que no se halla todavía en crisis, en tanto que la descripción del contexto obedece a la capacidad de producción del medio que se encuentra descrito como

<sup>20</sup> (220) Wright, Frank Lloyd. An autobiography. [trad.] José Avendaño. 2. Madrid : El Croquis Editorial, 1932, 2004. Pág. 376



congestionado, un fenómeno urbano con una estructura compleja, una personificación de los factores técnicos, materiales y sociales que son necesarios para la creación y comercialización del espacio urbano que, después, se convertirán en la representación dominante que englobará las transformaciones generales de la urbe y sus habitantes.

De igual manera, la reflexión de F. LL. Wright establece el vínculo entre la actividad arquitectónica que lleva a la expresión de sus formas en su convencimiento de que la ciudad es tanto la unión como el producto de la interacción de los individuos con sus intereses, en donde también se efectúan, al interior de este tejido urbano, una serie de oposiciones entre los diversos sistemas conceptuales y funcionales que compiten entre sí y que movilizan el desarrollo de la misma.

La expectativa por explicar la congestión, por parte de arquitectos o personas de otras áreas de conocimiento, comienza con el juicio del proceso histórico-cultural de la urbe, ya que este procedimiento de rebosamiento formal y de concentración de actividades se diagnostica exponiendo la realidad que se percibe, tanto de las transformaciones como de las realizaciones efectuadas en el contexto urbano. Lo que resulta o lo que permanece en esta atmósfera de la ciudad modificada por las evoluciones de la cultura material y visual son las estrategias que modernizan la ciudad, cuya orientación es básicamente económica, siendo las ejecuciones más evidentes las que comprometen la expansión del espacio.

La ciudad es el lugar de las rivalidades que se benefician de la crítica, de la representación o de la afirmación de las edificaciones, como también de su funcionamiento y de su realización objetiva, ya que la finalidad común es el bienestar general de la población, lo cual se consigue por la diferencia o la disconformidad entre los diversos elementos que intervienen en ella. La eficacia y la virtud de las formas, así como su desempeño, se manifiestan por el conflicto de sus dinamismos, ya que cada una de ellas cuenta con intereses divergentes y su unión, al igual que su separación, reafirma la validez de su desarrollo, en el que también está presente la capacidad rectora del estado social. No faltando a

su visión particular, la convicción del norteamericano que ensalza las cualidades de la individualidad como máxima expresión del progreso.

Aquí, el arquitecto que actúa como traductor de su tiempo parte de la preocupación por las costumbres del pasado que se han convertido en persistentes y anidan sobre las nuevas condiciones que se identifican con la ciudad moderna, en donde estas nuevas metodologías de intervención del espacio urbano se consideran negativas porque comparten el espacio con los vicios de la ciudad que se ha heredado de tiempo atrás. La congestión es una de estas perversiones de la urbe que, en su desenfrenado crecimiento, se consideran un hecho positivo de la ciudad decimonónica, pero que hay que erradicar del futuro, de ahí que este sea un objetivo de los progresistas, como lo es para la sociedad liberal la experimentación y la comprobación de estos nuevos medios, en los que se rechazan tales mecanismos cuando se utiliza como método para la práctica de la historia, porque recuerda esas etapas críticas de la ciudad que ya han sido superadas y que pueden convertirse de nuevo en un recurso para su realización.

Así, la figura del arquitecto como guardián de las artes en una sociedad emergente evalúa los síntomas de estas acciones colectivas muy cercanas a su realidad, las cuales son los signos de la urbanización y la pérdida de ciertos contenidos tradicionales, como los símbolos sacrificados por el perfeccionamiento colectivo. A pesar de esto, se alcanza a percibir que estos emblemas de la cultura tradicional cuentan todavía con la presencia de la utilidad ejemplarizante del pasado, que persiste en el ámbito de la cultura personal y en el colectivo común, que lo entendían como una parte de la idea del progreso, como un optimismo social de lo que les rodeaba, más si esto era nuevo o de reciente creación, pues se asimilaba, en algunos casos, como la imagen de lo moderno. De igual manera, se encontrarían estas aspiraciones generales con la vigencia de los postulados de lo útil y lo bello, en su síntesis crítica, así como en las nociones fundamentales del valor de la experiencia del sujeto y de la sociedad hacia el campo restringido del arte, al que tratan de pertenecer y de controlar. Como ejemplo estaría el rascacielos, en este caso, el



Fig. 54 El nuevo hotel Sherry-Netherland Leonard Schultze y S. Fullerton Weaver.

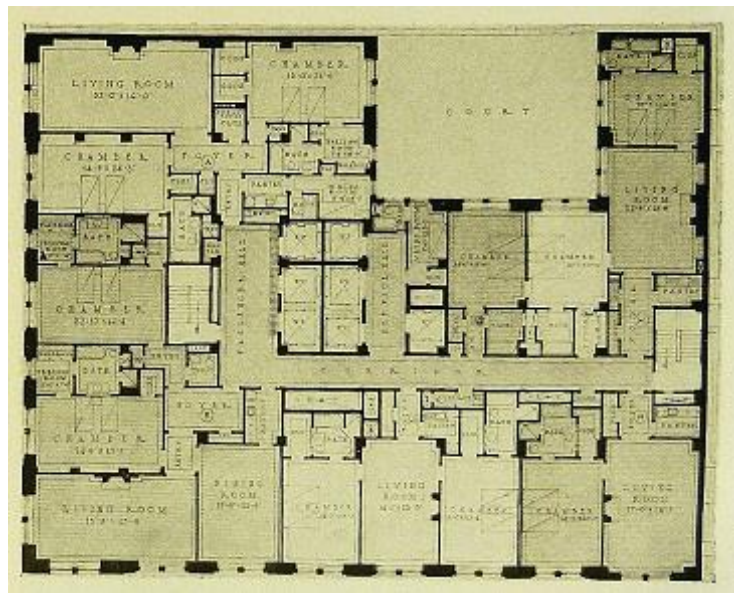


Fig. 55. El nuevo hotel Sherry-Netherland en la ciudad de New York de 1927, construido sobre el emplazamiento del mismo hotel de 1892, en estilo Tudor con interiores de tipo imperial francés, renacentistas, románico, etc.

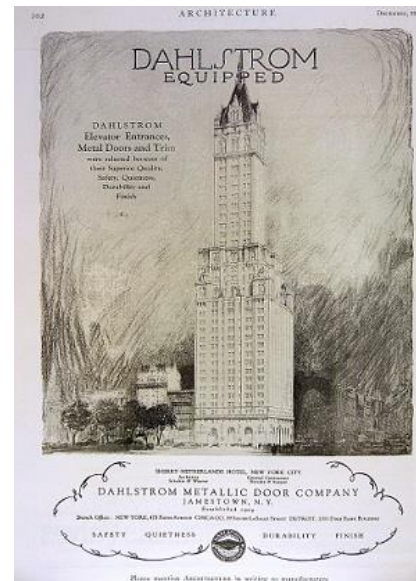


Fig. 56. El nuevo hotel Sherry-Netherland en la ciudad de New York, 1927, poseía los más avanzados sistemas mecánicos de la época, como el suministro de rodamientos y puertas metálicas eléctricas.



Fig. 57. El Sherry Netherland Hotel es una estructura de 38 pisos de altura, ubicado en el distrito histórico Upper East Side.

nuevo hotel Sherry-Netherland en la ciudad de New York, uno entre los cientos de inmuebles en altura construidos durante el primer periodo de la Modernidad arquitectónica, cuando la urbe se convirtió en la estrategia de una economía avanzada, una parte fundamental de las interacciones entre la elaboración teórica y las experiencias prácticas que fueron capaces de transformar todos los sectores que comprometían tanto el procesamiento de materias primas como las técnicas involucradas para su construcción.

Este tipo de inmuebles de grandes alturas, con un vínculo muy estrecho con el entorno, es una respuesta social y política a la consolidación de modelos físicos y de comportamiento espacial que pone en evidencia el complejo funcionamiento de todo lo relacionado con la ciudad, porque supera todo lo existente, comprimiendo, en un solo lugar, las acti-

vidades que se realizaban en otros lugares. Así, se considera como positiva la congestión que está presente ahora de manera constante, ya que representa, mediante su construcción volumétrica y expresión formal, los mecanismos de intervención que se encuentran sometidos a un continuo análisis por parte de los mercados, los cuales comprueban la viabilidad de la síntesis de los hechos políticos, económicos, sociales y culturales, cuyo fin es unificar los múltiples aspectos que adquieren estos sistemas y se plasman en las grandes construcciones que se identifican cultural y simbólicamente con la urbe metropolitana (Fig. 54-57).

En este caso, lo que se percibe es un aporte por parte de los iniciadores de los movimientos modernos en arquitectura: el reconocimiento y la utilidad de la historia como un proceso, no como un fin. Si bien su visión es un tanto unipersonal y no es vinculante con la esencia filosófica de

lo moderno, ya es de por sí significativa, porque reconoce que, en este movimiento, existen mecanismos y condiciones que saturan y deforman la arquitectura y los hechos urbanos, pues, como se observará más adelante, entre estas entidades denominadas modernas no existe una relación determinista entre contenidos y formas, no existe un estilo o una tendencia general entre los arquitectos ni entre los habitantes urbanos de establecer una orientación estética o representativa en la ciudad donde aparece la congestión, ya que esta somete las fuerzas que controlan los procesos de realización de las edificaciones o los sectores urbanos, en sus capacidades funcionales y formales, ya que, al ser un mecanismo operativo de construcción y densidad, transforma el espacio al acomodo de fenómenos o de características concretas y específicas, donde los conceptos artísticos quedan relegados a un término indefinido o son operaciones temporales.

Estas maniobras discontinuas, como las nuevas opciones en el mejoramiento de la ciudad, forman parte del compromiso universal de la Modernidad, como una actitud de afinidad hacia el progreso, que aquí se maneja de manera contradictoria, porque estas propuestas arquitectónicas o urbanísticas se relacionan con la *historia-continuación* o la *historia-nostalgia*, cuando debieran estar en una posición de *historia-evolución* en la que se reconozca la capacidad crítica de la urbe moderna por su permanente inestabilidad, que la reconduce por ordenamientos insospechados que, a fuerza de estos cambios que no poseen una orientación definida, forman una identidad basada en el examen condicionado del mundo que le rodea. Así mismo, estos cuestionamientos que han surgido en las urbes de rápido crecimiento y transformación son clasificadas como de naturaleza compleja o “paradójica”, debido a la multiplicidad de factores que intervienen en su configuración que originó cambios muy acelerados, tanto en lo cultural como en lo social, que no permitieron una mirada que pudiera confrontarse adecuadamente, siendo reemplazados, debido a una devaluación acelerada producto del sistema dominante, los antiguos mecanismos por unos nuevos que forman parte de la sociedad industrial que sufrió del rebosamiento de usos como de

la modificación extrema de las áreas urbanas y suburbanas anexas durante su evolución, como exponentes de este tipo de desarrollo se pueden citar algunas ciudades norteamericanas como St. Louis, Detroit, Buffalo o Pittsburgh.

El aumento de la congestión en las ciudades permitió a los especuladores y a sus detractores argumentar sobre sus procedimientos, tanto a favor como en contra, abriendo la posibilidad de evaluar su prosperidad de acuerdo a un contexto general, acto que, en tiempos anteriores a la Modernidad, era temido porque podía desmoronar las organizaciones imperantes que detentaban el orden urbano. A partir de la permanente crisis de la arquitectura y la ciudad, el análisis para calificar el progreso en la urbe se abrió paso lentamente, hasta llegar a dominar todos los procesos de identificación y de función del ente civil, en donde la congestión ha actuado sin la pérdida de sus capacidades, a pesar de las detracciones que permanentemente le han enjuiciado su validez. Estos procedimientos de concentración formal y espacial han crecido y aumentado en importancia, sin agotar su solvencia para encausar o valorar otros intereses generales que han estipulado otras fuerzas anexas a la arquitectura y a los medios urbanos, como la identidad, la imagen y el comportamiento social.

También se dio a reconocer que la Modernidad, por vía de la arquitectura y de la ciudad, posee límites que, en este caso, obedecen a su caducidad o la prescripción de sus ideas, ya que los métodos o procedimientos que construyen la sociedad desde el debate de la utilidad de sus estructuras, la intervención funcional o la controversia de la historia, hoy son temporales, y lo que persiste en su construcción es la transitoriedad de los valores, sin importar las innovaciones técnico-culturales o las causas que persigue.

Existe una propensión a banalizar los procesos y los métodos que han dado origen al mundo contemporáneo y a admirar el producto de la ac-

tual civilización por sus propiedades exteriores. Este tipo de acercamiento a la realidad, tanto por parte de profesionales de cualquier ámbito del conocimiento como por los neófitos o la gente del común, es, al mismo tiempo, vigente y anacrónica en los tiempos actuales. Ya que, en primer lugar, existe el acercamiento sin dificultades a la universalización de la cultura, debido a su cosmopolitismo de acceso generalizado y una libre participación de la expresión colectiva. En segundo lugar, se asienta de manera contradictoria en la vigencia de lo temporal en la Modernidad, que es una posición negativa, ya que se desvanece la estabilidad formal y funcional de los objetos, y de manera paralela se refuerza y acentúa su orientación hacia lo circunstancial o lo contingente de sus procesos.

Estas formas de comunicación son prácticas sociales, un reflejo de la experiencia histórica y la reflexión teórica de la Modernidad, que se asume como un proceso de exploración en un momento determinado, como la manifestación de la voluntad de las comunidades urbanas que contradictoriamente se encuentran condicionadas por determinados productos culturales preestablecidos en los que estas amparan la disolución de la mayoría de las formas e ideas utilizadas en la producción de objetos, ya sea con sus discutibles capacidades culturales en la búsqueda de modelos ideales o de otras lógicas formales, como con las técnicas de producción que están siendo constantemente mejoradas. Estas formas o representaciones son descritas por los críticos de la contemporaneidad como tendencias de la naturaleza ambigua de la Modernidad, o de la negación del arte por parte de esta, ya sea al abordarlo como mercancía, por situaciones de conveniencia o por admitir que la cultura se ha fraccionado en diversas subculturas<sup>21</sup>. Estas diversas posiciones de la expresión de la cultura son también el sustrato básico que alimenta las directrices al momento de emplear la congestión y sus procesos creati-

vos, como parte de la tergiversación conceptual de la contemporaneidad, que se encuentra presente en la producción de la arquitectura y el urbanismo, así como en la materialización del conocimiento y el progresivo desarrollo social<sup>22</sup>.

Algo similar a lo expuesto es lo afirmado por A. C. Danto acerca de las limitaciones con las que cuenta el contexto civil, en lo que también se incluyen a los artistas, quienes se han visto limitados a esta comprensión de lo que rodea la cultura, ya sea por su transitoriedad, por su vaguedad conceptual o por lo que se ha dado en llamar la “crisis del arte moderno”, que forma parte de los sistemas que no contaban con una oposición verdadera hacia lo moderno por parte de otras corrientes u otras formas de expresión. Danto plantea la necesidad de incorporar al arte unas referencias y una estructura comunes que faciliten su utilización y comprensión, mediante el uso de unas determinadas áreas del conocimiento que puedan justificar la esencia o las cualidades de las obras en el contexto actual. Él habla del acceso a las obras de arte a partir de los recursos de la filosofía, el lenguaje o de cualquier otro medio de declaración consciente o inconsciente que exponga las intenciones de lo recreado.

Pienso que la filosofía empieza a surgir sólo cuando la sociedad en que lo hace alcanza cierto concepto de realidad. Cualquier grupo de personas de cualquier cultura adquiere un conjunto de conceptos y creencias con los que definen la realidad, pero esto no es lo mismo que decir que tienen un concepto de realidad: éste sólo puede surgir cuando se crea un contraste entre la realidad y algo más -apariencia, ilusión, representación, arte- que desmiembra la realidad y la sitúa a cierta distancia<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> (221) **Crow, Thomas E.** Modern art in the common culture. [trad.] Joaquín Chamorro Mielke. Madrid : Akal., Arte contemporáneo, 1996, 2002. Vol. 10. Pág. 32

<sup>22</sup> (222) **Gouldner, Alvin W.** The coming crisis of western sociology. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 56

<sup>23</sup> (218) **Danto, Arthur Coleman.** After the end of art : contemporary art and the pale of history. Barcelona : Paidós, 1995, 1999. Pág. 124

Se trata, entonces, de buscar la forma de explicar y diferenciar un contenido abstracto y fenomenológico mediante la utilización de las herramientas de la expresión o de la cultura para describir de manera tangible la importancia y la relevancia de acontecimientos como la congestión en la urbe, de dónde o cómo se origina su realización y en qué aspectos de la vida diaria de los habitantes interviene. De la misma forma, se busca entender de qué manera se puede establecer un índice o un registro de categorías que resuman la evolución y la proyección de la congestión, abordada como un procedimiento adecuado en la vida cultural de las ciudades, a pesar de ser una acción económica y una expresión racional y sistémica. Este pensamiento especulativo es consecuente con las condiciones de ejecución y de interpretación de la arquitectura y el urbanismo, en donde la dimensión formativa de la congestión es instrumentalizada por las diversas áreas del conocimiento para formar y definir un perfil característico de una comunidad urbana.

Estas observaciones identifican que el lugar común de la sociedad es la ciudad. Allí, sus logros económicos y su bienestar general afectan la visión y los intereses de las realizaciones arquitectónicas, en las que virtudes como belleza, economía, actualidad, etc. forman parte de esta idea de la urbe como un organismo con objetividad futura, de la precisión que deben tener determinados modelos edilicios, de cómo deben ser las obras en la urbe, que es el lugar donde estas adquieren un consenso y una implicación general que se involucra básicamente con juicios de valor, más que de una imparcialidad racional sobre las nuevas formas espaciales.

---

<sup>24</sup> La definición de “extrañamiento” o la representación de las formas de manera compleja o exagerada en sus cualidades, mas no en el objeto en sí mismo, en tanto el planteamiento figurativo y los términos que adquiere la forma arquitectónica, se asimila a las definiciones que guardan relación con el estudio del lenguaje como forma artística, o con las formas del lenguaje, en este caso, por medio de las referencias literarias elaboradas estéticamente con un valor artístico propio y diferente que se aleja de la percepción habitual, creando un distanciamiento y revelándose ante la objetividad impuesta por la sociedad: “Sklovski define la imagen poética como uno de los

La participación del habitante urbano en las obras generales de la ciudad, su interacción o su conducta en cómo ve, cataloga o contribuye con sus logros a los hechos de la ciudad, posee toda clase de circunstancias y de realidades que, en el ámbito de la Modernidad, responden a la libertad y la experiencia. Así, la apreciación sobre la ciudad la dan ahora sus habitantes con los recursos conceptuales y materiales que provienen de juicios de facto, sin temores ni complejos morales. En este caso, la Modernidad es la condición que ha permitido la emancipación individual, también es la que permite la novedad, la sobreabundancia y la exaltación, que es el mismo motivo de la renuncia científica de las cosas, pues se le acaba asignando a las edificaciones cualidades o criterios de carácter estético.

La congestión le otorga capacidad simbólica y expresiva a las edificaciones mediante el uso de materiales que enaltecen sus propiedades físicas, con lo cual logra diferenciarse de otras obras por la exacerbación de sus características distintivas. Debido a que las peculiaridades de la longitud, la extensión de las superficies y la contundencia de los volúmenes son elaborados y acondicionados de acuerdo con parámetros de representación, estas condiciones afectan de manera previsible el entorno construido de las ciudades, por la intención consciente de divergir, de crear contrastes entre los diversos planteamientos formales que se realizan en el contexto urbano, como sucede con la tendencia artística de la diferenciación por la predisposición moderna del extrañamiento<sup>24</sup> o el forzamiento a que se ve sometida la realización de las obras urbanas.

medios del lenguaje poético, como un procedimiento más; rechaza el principio de economía artística e interpreta el arte como un medio de destruir el automatismo de la percepción. Según él, el arte tiene como objetivo crear una percepción particular del objeto mediante el procedimiento de extrañamiento, que diferencia y singulariza la forma, aumentando la dificultad y la duración de la percepción.” (224). La forma del lenguaje: poética formal y estética literaria Jesús Garda Gabaldón, Tomado de **Bozal, Valeriano y Brihuega, Jaime**. Historia de las ideas estéticas y de las teorías artísticas contemporáneas. Balsa de la Medusa (Visor Distribuciones). Madrid : A. Machado Libros, 1996, 2002. Vol. 2. Pág. 34

Danto se refiere de forma similar al efecto de la Modernidad, entendida como determinante universal, y de la autocrítica que esta plantea. Esto afecta nuestro concepto de la congestión porque esta es producto de la Modernidad, y la crítica que se realiza es también a los valores propios de la sociedad que la promueve, la construye y la juzga.

Hay una analogía con la historia del arte. La Modernidad marca un punto en el arte, antes del cual los pintores se dedicaban a la representación del mundo, pintando personas, paisajes y eventos históricos tal como se les presentaban o hubieran presentado al ojo. Con la Modernidad, las condiciones de la representación se vuelven centrales, de aquí que el arte, en cierto sentido, se vuelve su propio tema<sup>25</sup>.

De esta manera, todos los habitantes son partícipes y jueces de la problemática urbana que, en estos casos, es un fenómeno autocrítico y revisionista de las obras de arquitectura que se asemejan en valor, por su unicidad, a las obras artísticas, ya que se trata de composiciones que se destacan por su tamaño y sus materiales. Así mismo, cada obra de arquitectura es vista como un hecho aislado, destacable, al que los residentes urbanos ven de una manera global, con una percepción más amplia, que lleva a reexaminar su situación, como en la obra de arte. Se trata, pues, una totalidad en la que se fiscaliza la realización de la misma, como los medios que ejercen el control de su gestión y de su producción, en donde también se incluyen los materiales, las formas, el tamaño, el

color, etc., puesto que la realización crítica de la ciudad es un hecho ligado a las democracias, pues la comunidad existe a pesar del peso del individualismo. En la consecución de una armonía, en la que la construcción es una experiencia nueva porque el entorno puede ser transformado y a la vez puede ser un modelo reproducible, esta flexibilidad permitió que la congestión fuera el mecanismo que permite la tolerancia conceptual, técnica y material de las diversas posiciones que toma la realización del medio construido, así como de sus más variados componentes y sus procedimientos particulares que permiten la representación global en las obras de arquitectura.

A modo de ejemplo, se puede decir que un país como Estados Unidos es un lugar ideal para la experimentación de nuevas formas de organización, debido a la ampliación de los conceptos artísticos, de la vida independiente y de las relaciones en comunidad<sup>26</sup>, ya que su entorno estaba dominado por una idea de libertad, tanto en la ocupación y utilización del suelo como en la unión de grupos o sociedades que presentan una estrecha colaboración entre los capitales privados y las inversiones o préstamos estatales que hicieron posible el desarrollo de las áreas urbanas públicas y privadas (Fig. 58-61).

Pero esta libertad es azarosa y circunstancial, ya que no es homogénea ni conserva los mismos lineamientos en todo el espectro social y de-

<sup>25</sup> (223) **Danto, Arthur Coleman.** *After the end of art : contemporary art and the pale of history.* Barcelona : Paidós, 1995, 1999. Pág. 29

<sup>26</sup> La sociedad norteamericana, desde muy tempranas épocas, ha procurado la fundación de nuevas ciudades bajo modelos formales y espaciales, en los que está ausente la motivación política y en los que persiste la separación entre trabajo y residencia. La creación de comunidades autosuficientes basadas en los modelos de los pioneros y los colonos como los shakers, los perfeccionistas o los inspiracionistas, se convirtieron en un experimento continuo a medida que avanzaba la colonización del medio oeste, donde de igual manera se consolidaba el parcelamiento del territorio, la especulación y la comercialización, creando un sistema específico o diferenciado del suelo con la visión de alcanzar su potencial independencia y una dominación del entorno de manera objetiva y sistemática, tal como lo refiere el texto *Culture and Democracy*. “Los colo-

nos que estaban tan separados en el espacio como en el entorno social y por la tradición, no podía esperar una vida en la ciudad para desarrollar poco a poco su vida en comunidad. Así, ellos tuvieron que hacer su propia congregación. La media de los colonos no vivían en las ciudades, sino en su propia tierra. La ciudad era para la vida pública, la tierra era para la vida privada de la familia, para el hogar y para ganarse la vida. En cuanto al más viejo pueblo o tipo de asentamiento común a Nueva Inglaterra y que fuera adoptado por las colonias comunitarias o los asentamientos cooperativos como los Shakers, la New Harmony, la colonia Amana, los "pequeños Landers," Bishop Hill y el New Llano, fueron abandonados a medida que avanzaban la colonización del Medio Oeste.” (193), **Duncan, Hugh Dalziel.** *Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan.* Totowa, N.J. : Bedminster Press, 1965. Pág. 12



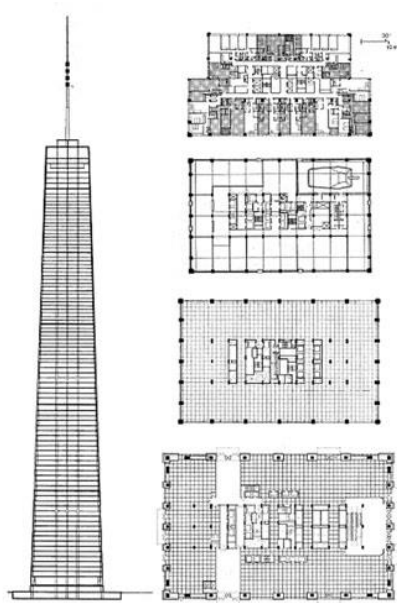


Fig. 58. El John Hancock Center, Chicago, 1968, es el mayor rascacielos multifuncional en el mundo. Las plantas bajas se dan para usos comerciales, con zonas de aparcamiento desde el sexto al duodécimo piso. Por encima de esto, hay espacio para oficinas y apartamentos.



Fig. 59 J. Hancock Center, Es el principal “intermediario” del nuevo auge de los rascacielos con nuevas representaciones técnicas, formales y funcionales, reafirmando la categoría del edificio multifuncional, ya que alberga la mayor cantidad de usos disponibles, como una actuación estratégica.

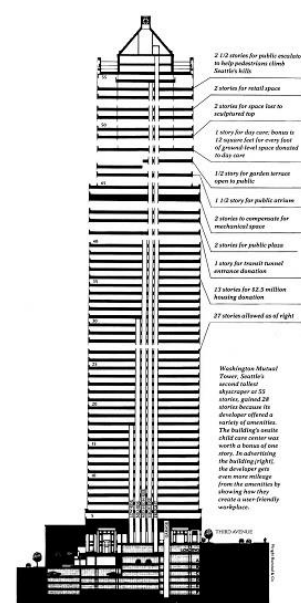


Fig. 60. Torre Washington Mutual en Seattle de 55 pisos, de estos, 28 fueron ganados debido a nuevas propuestas funcionales donde se ofrece una variedad de comodidades.



Fig. 61. Torre Sears, Chicago, 1974. Se caracteriza por innovaciones estructurales, la magnitud de sus sistemas de circulación y de infraestructuras de servicios. Lleva las posibilidades normativas del uso de la parcela y las posibilidades técnicas de la máxima altura posible al extremo.

pende de las condiciones particulares de cada individuo y de las presiones a las que se encuentre sometido por las tendencias, el estilo de vida o los fenómenos propios del medio cultural de intercambio y prácticas sociales. De igual manera y de forma paralela, persiste la indiferencia por parte del colectivo civil ante la utilidad o el funcionamiento de esas estructuras o de los inmuebles que se destacan en la urbe, ya que el servicio que estos prestan, o su articulación urbana, no son un parámetro de valoración colectiva de primer orden, en el cual las actividades son percibidas por la población mediante la apropiación personal de las labores que allí se realizan. La arquitectura, como principal medio de la expresión del poder, renace en la contemporaneidad, lo funcional es una concesión de la técnica que ya es percibida de manera habitual porque

ya ha sido dominada. La economía y la política han volcado su interés en las formas arquitectónicas por su tamaño y su dimensión representativa, lo que constituye una forma de congestión en la que estas pueden alcanzar una inversión y una visión positiva y racional del futuro mediante construcciones densas y de gran tamaño.

En este caso, los parámetros funcionales suelen ser opuestos y pierden importancia ante la imagen exterior, pues prevalece la magnitud volumétrica de la construcción sobre los elementos utilitarios que la componen, debido, en parte, a un desgaste del símbolo ético-funcional que daba como consecuencia la forma. Así, una edificación contenía elementos formales representativos en su fachada, como expresiones que

revelaban la función interior por la provocación, el estímulo y la regulación de estos elementos que se encuentran dispuestos de manera jerárquica en la fachada, creando determinadas condiciones ambientales y de prácticas sociales favorables a un determinado tipo de arquitectura y de ciudad. Esto promovió la creación arquitectónica como el “tipo ideal”, una referencia directa de modelos muy elaborados, producto de la cultura o de versiones mejoradas con anterioridad que poseen la capacidad formal de representar la función, en tanto que el control exhaustivo de los mecanismos de diseño da como resultado el control de sus actividades o su destino social, pues la función fue dominada y la forma se convirtió en una declaración de la expresión, la identidad y un instrumento de la transformación del espacio y del tiempo que terminó sometiendo los aspectos internos y externos de la edificación, debido a que su ideología es responder a la imagen deseada, la cual acabó por imponerse y generalizar con sus planteamientos la forma, su simbología y su dominio, basados en la productividad, los cuales incluyen el dominio de la técnica y de los sistemas tecnológicos que permiten el desarrollo y la eficiencia de cualquier espacio.

De esta manera, el funcionalismo de la modernidad con su predisposición racional y técnica, mantendría a la sociedad en su estado innato y “natural”, situación que se plantea en la *Carta de Atenas*<sup>27</sup> y que no se cristalizó, ya que el advenimiento del espacio técnico-funcional se encaminó hacia el perfeccionamiento del modelo privado con viabilidad estratégica y financiera, homogenizando cualquier iniciativa de evolución cualitativa de los habitantes y su potencial control político y económico sobre el espacio construido en la ciudad, permitiendo, de igual manera, comprobar de manera constante la forma, tanto interior como exterior, de toda la estructura. Así, es factible la representación flexible en la arquitectura y en todos los demás campos en los que interviene la

sociedad, la economía y la política, en donde la función está superada por la misma facilidad de crear estructuras capaces de alcanzar grandes luces y dominar la realización del espacio genérico, una lógica que ya está previamente instituida por la misma evolución que ha surgido en la arquitectura y que se asemeja a un tipo de justicia social, un sistema de equilibrio de la sociedad que se encuentra íntimamente ligado a las nuevas dimensiones que ha creado la modernización, como el proceso que permite la transformación de la ciudad. Ahora, no se reclama a las edificaciones las razones prácticas de su presencia y su utilidad, lo que pueden llegar a ser o lo que las rodea, en este caso, albergar o dar cabida a densidades constructivas y poblacionales o a número ilimitado de personas activas sino que, aparte de una consabida funcionalidad, existía el reclamo de una identidad formal más directa e intencionada, de una mayor escala en las intervenciones en las que el tamaño congrega múltiples usos y actividades sobre la realización del monumento sin significado y sin valores culturales específicos, solo contaría la trascendencia política y económica de una masa compacta y diferenciada.

Hemos observado que la dimensión, o la magnitud, de las edificaciones nos lleva a la forma y que la cohesión, o la concentración funcional de estas estructuras, nos orienta a la densidad. Así, al referirse al edificio como el resultado de la función que se encuentra minimizada por las operaciones formales, es posible evaluar las capacidades de maniobra de la congestión como procedimiento de acción que facilita esta intervención de suficiencia y adecuación en cualquier área urbana o en cualquier contexto en el que la construcción se implante, en este caso, la forma se convertiría en técnica y la función en procedimiento.

---

<sup>27</sup> El planteamiento del funcionalismo en la carta de Atenas está orientado hacia lo “técnicamente correcto”, cuyo objetivo es resolver las necesidades básicas de una población críticamente homogénea, articulada y coherente que debe estar sustentada por una arquitectura igualmente racional y eficiente; “Las cuatro funciones-claves exigen, para manifestarse en su plenitud, disposiciones particulares que ofrezcan a cada una

de ellas las condiciones más favorables a la floración de su propia actividad. El urbanismo, al contemplar esta necesidad, transformará la fisonomía de las ciudades, romperá con la aplastante presión de costumbres que han perdido su razón de ser y abrirá a los creadores un inagotable campo de acción.” (194) **Giraudoux, Jean y CIAM.** La Carta de Atenas : discurso liminar de Jean Giraudoux. Buenos Aires : Contemporánea, 1957. Pág 124



Esta desintegración de la ciudad, en partes formales y funcionales, obedece al manejo amplio e indeterminado que le ha conferido la Modernidad al hombre en sociedad, y, de esta manera, cómo la sociedad representa la ciudad. En la urbe prevalece la división y la especialización de las diversas actuaciones urbanas que se han multiplicado exponencialmente porque ya no se trata solo de vivir en la ciudad con sus disposiciones de representación y de uso, sino que, ahora, esta abarca todo un pensamiento estratégico y dinámico, desde la forma de gobierno a la economía, que depende de nuevos sistemas de organización técnica, legislativa, administrativa y sistemática, entre otros, que, a su vez, son formas de congestión que se complementan con otras de similar naturaleza.

Estas expectativas inducen a una reflexión evaluativa de los diversos momentos de la aparición del término congestión, como un razonamiento arqueológico del término y una definición progresiva de la expresión, así como un ordenamiento y una categorización de las palabras afines que ayuden al esclarecimiento de sus fenómenos propios.

### **1.15 La congestión como idea y reflexión**

La congestión no es una referencia constante en la teoría y la práctica de la arquitectura, debido principalmente a su desconocimiento conceptual, mas no en lo referente a su practicidad, ya que esta se ha introducido, como una variable más, en la totalidad de la vida cotidiana. Este fenómeno que determina y dispone de la existencia de los habitantes es una realidad tangible, a pesar de su condición de asociación con base en la necesidad de sus habitantes, y de otros mecanismos o metodologías de carácter económico que se utilizan en la elaboración de edificaciones o áreas residenciales. Este componente se encuentra ligado tanto a los procesos urbanos que están asociados al agobio y al extrañamiento, en donde también se encuentra la alienación del individuo en la sociedad; como al estrés, el tráfico vehicular, el tráfico de personas y los excesos;

así mismo, al temor a lo que no se puede controlar, ya sea por desconfianza, escepticismo o sorpresa, o al pluralismo, la multiplicidad y la heterogeneidad de las exigencias o posibilidades que se encuentran en aquellos aspectos ligados a la congestión.

En este caso, nos referiremos a la congestión como idea arquitectónica y urbanística, así como a su influencia en otros campos de las artes como condiciones que movilizan al hombre que inevitablemente vive en la ciudad e investiga de manera constante su origen en su dimensión primigenia y en su evolución.

La congestión es una conducta establecida por el ser social cuando vive en comunidad, y que cuenta en su haber un largo proceso de formalización en la colectividad, así como una serie de parámetros conceptuales y disposiciones materiales que se manifiestan cada vez más con mayor agudeza. No es posible hablar de la congestión como una serie de estudios o reinterpretaciones hechas por otros arquitectos o historiadores, ya que la idea del agobio existencial que encierra la congestión surge de la contradicción del individuo en la sociedad, tanto por revelarse contra ello o aceptar implícitamente las condiciones impuestas por la urbe, como por las seguridades o inseguridades que llevan estos niveles de aceptación.

De igual manera, las dificultades que son inherentes al desarrollo urbano están presentes en el crecimiento de la urbe, entre estas dificultades se encuentra determinar la complejidad de las características del territorio que se imponen en el espacio de la ciudad y el tipo de factores que se suman a su proyección hacia el futuro, en tanto que la urbanización, la legislación y los reglamentos como factores de primer orden permiten la sustitución o el aumento de las estructuras de servicios públicos, el incremento de la población y de sus bienes, la suficiencia de los puestos de trabajo o la expansión de las áreas urbanas, etc., como muchas otras. Estas variables ejercen un impacto cada vez mayor que permite la evolución hacia ciudades especializadas o centros regionales más extensos, en donde los enlaces entre los diversos componentes formales y funcio-

nales que relacionan la urbe extendida con las diversas entidades públicas y privadas permiten, hasta cierto punto, una cohesión urbana que es necesaria para el sostenimiento de las actividades que allí se realizan. Esta configuración de la expansión de la urbe forma parte de su permanente adaptabilidad y de su problemática realización, las cuales ponen en evidencia la necesidad de implementar nuevas gestiones que encausen las nuevas prácticas arquitectónicas y den una nueva orientación a las normas urbanísticas, situaciones que han favorecido la aparición de nuevos mecanismos de adaptación a las nuevas realidades, entre los que se incluye la congestión. Estas nuevas prácticas, debido al paso del tiempo, se han convertido en complejas e ininteligibles y arrastran a las personas a medios de existencia impersonales y a entornos superficiales de los que dependen constantemente, y ante los que la población urbana debe subordinarse o abandonar la economía del lugar urbano. En estos espacios, se revela la influencia de los niveles de intervención de la congestión en donde los demás elementos de la vida diaria pasan a un segundo lugar como la habitabilidad, las categorías estéticas o la calidad del entorno.

La congestión es un parámetro que requiere ser evaluado y comprobado, ya que, si bien este no ha sido creado por la Modernidad, es durante este periodo que se han modificado significativamente sus características y se han ampliado críticamente sus propiedades, extendiendo su influencia en el desarrollo de medios y sistemas arquitectónicos y urbanos. En este caso, el progreso material, como sinónimo de la vida moderna, indica la simbiosis entre los medios y los sistemas que producen las dependencias artificiales que se han convertido en necesidades reales. Así, la simbiosis es una asociación también artificial del conjunto de elementos físicos con procedimientos conceptuales que no presentan sentido ni substancia histórica, social o cultural, pero que hacen o conforman la ciudad de la contemporaneidad con base a su combinación.

El origen de la congestión es más lejano y condicionante de lo que se cree, pues se remonta a la misma asociación del hombre con otros individuos en la primera y rudimentaria socialización de la urbe, en la que se dan los inevitables contactos y conflictos entre su población para la

construcción de una forma de asentamiento, en la que existía una necesidad de integración por beneficio común, por autosuficiencia y por protección. La congestión, como la exposición de intereses individuales y colectivos, es un procedimiento de la era moderna que debe ser evaluada históricamente, ya que dicha circunstancia, que consideramos fenomenológica hoy día, se había convertido en una práctica rutinaria en la antigüedad. Como ejemplo de esto podemos fijarnos en Roma, conocida por su hacinamiento y congestión, como otras ciudades similares de la Antigüedad. El resultado de tal evolución es una conciliación permanente con la cultura vigente y sus formas de expresión que después evolucionarían a organismos más sofisticados desde el punto de vista racional, en los que la forma está controlada y optimizada bajo criterios operativos de orientación política y económica. (Fig. 62-64).

El poblado antiguo es proporcionalmente más congestionado que la urbe moderna, por las ya conocidas razones de supervivencia y salvaguardia de la población, pero este factor del aumento de la congestión que proviene de la urbe histórica se convierte en determinante en la ciudad moderna cuando aparecen las nuevas categorías funcionales, representativas o simbólicas del proceso de urbanización. De esta manera, se presenta con una mayor fuerza la clásica contraposición entre los dos sistemas, la ciudad y el campo, en donde el sustento e integración con la naturaleza, ya fuera por el equilibrio que da la producción agrícola, agraria y de materias primas del entorno, de la que dependía económicamente la urbe, o por las cuestionables condiciones del hábitat urbano por contaminación, hacinamiento e insalubridad que se confrontan con las capacidades inmateriales, filosóficas y metafóricas de la naturaleza, el clima, las estaciones, la topografía etc.

Para tales efectos, fueron creados procesos o mecanismos que fortalecen y aseguran la explotación de los recursos y la importación de las virtudes innatas de la naturaleza para la realización de la actividad edificatoria y la ocupación y la explotación del suelo territorial y urbano. Estas dualidades transforman y contraponen las ideas y el conocimiento que se tienen de la ciudad y sus formas de organización científica o sobre cómo el orden de los asentamientos urbanos se orienta hacia las leyes

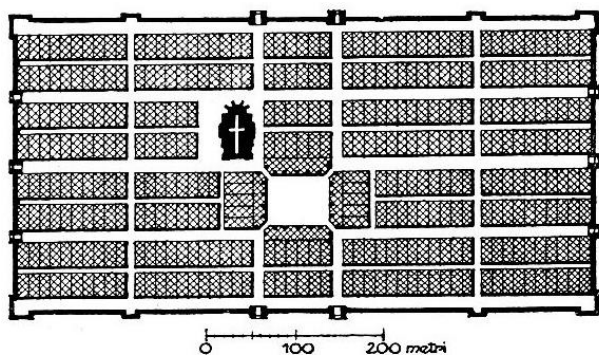


Fig. 62. Montpazier, fundado en 1284.

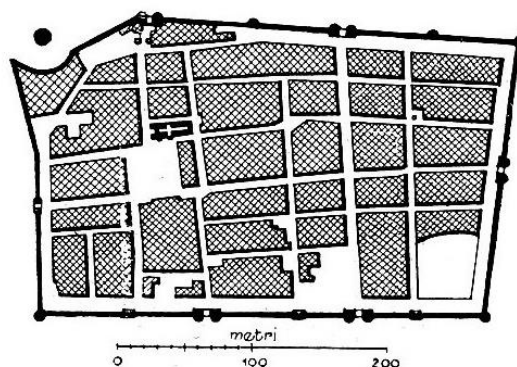


Fig. 63. Aigues Mortes fundado en el siglo XIII.

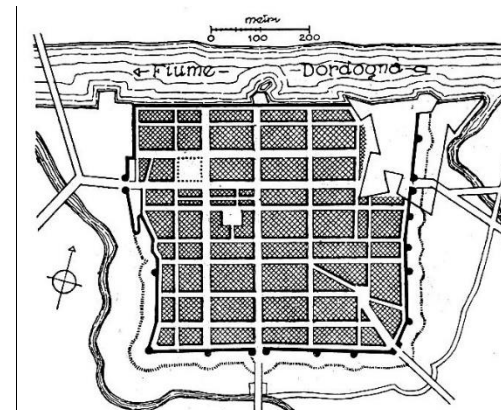


Fig. 64. Sainte-Foy-la-Grande fundado en 1255.

de la naturaleza, no exentas de cierto escepticismo, según las cuales un sistema anula al otro y, por lo tanto, la urbe domina el campo, mientras que prevalece el proceso de transformación de la ciudad como la finalidad del proceso racional y económico con el desarrollo de mecanismos o herramientas que compatibilizan y administran los recursos de la naturaleza y de su aprovechamiento creativo en beneficio propio.

Así mismo, se pueden adjuntar otras razones más complejas, como la dependencia de los medios técnico-científicos y socioculturales que hacen posible el vivir en comunidad, y que estos mecanismos poseen una necesaria interrelación que desarticula y fragmenta de forma consecuente la coherencia del entorno con sus orientaciones conceptuales y prácticas, siendo esto un complejo entramado que afecta la totalidad de las organizaciones y las disposiciones de la ciudad moderna, la cual se sirve de la congestión como un soporte para la producción del espacio, procedimiento originado en este entramado o en este soporte de códigos o recursos civilizatorios para su elaboración, así como de otras características para hacer obras y proyectos que se integran a la transformación del tejido urbano.

Entre los sistemas que han evolucionado como procesos que ayudan a la producción y que están decantados por la actual urbe, se encontrarían el transporte masivo, las zonas industriales, las áreas de trabajo burocrático, etc. El primer factor concluyente es la oposición anticipada de estos sistemas a la naturaleza social del hombre y, el segundo, es la incongruencia de dicha oposición al entorno natural, al hábitat como factor de bienestar y de cambio. Estas posiciones forman parte de una contradicción inherente de la vida en las ciudades. Georg Simmel, en *Las metrópolis y la vida espiritual*, expresa:

Los problemas más profundos de la vida moderna, surgen de la pretensión del individuo de preservar la independencia y la especificidad de su ser determinado contra las potencias abrumadoras de la sociedad, de la herencia histórica, de la civilización y de la técnica exterior de la vida: la última y más reciente metamorfosis de la lucha contra la naturaleza que el hombre primitivo debe conducir para su existencia física<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> (225) Franz Reuleaux.[et al.] Compilador Tomás Maldonado, Giangiacomo Feltrinelli, Milán, enero de 1979. **Maldonado, Tomás, Behrens, Peter y al, et.** Técnica y

cultura : el debate alemán entre Bismarck y Weimar. Buenos Aires : Eds. Infinito, 1979, 2002. Pág 55. Tomado de Die Grossstädte und Geistesleben, en Jahrbuch der

Esta oposición entre la ciudad y la naturaleza, ya sea humana o ambiental, es la pérdida de la identidad “original” del ser social para convertirse en un ser artificial de las grandes ciudades. Esta condición esencial del actual proyecto urbano es una de las premisas básicas de la congestión, la cual instituye una convencional y simulada dimensión sociocultural que ha presentado una lenta evolución en el seno de la integración urbana y de la percepción del hombre, así como del mundo que le rodea. La colectividad ha pasado de concentrarse en lugares urbanos, por temor y misticismo, a residir con mecanismos operativos que permiten seguridad y relajación, no exentos de tensiones e inseguridades.

En los orígenes de la congestión, se establece, por parte de la población con una actitud secular de escepticismo y conformidad, un medio de vida que se encuentra restringido por las condiciones de compartir de manera antinatural el espacio y sus precarias condiciones de habitabilidad; y de aceptar las situaciones igualmente estrechas y masivas del entorno urbano de las ciudades antiguas, ya que su espacio se consideraba responsable y ecuánime con las exigencias de lo sagrado y de lo público, reforzando la naturaleza hierática o solemne de las instituciones y de las formas que las acompañaban, ya sea el templo o la explanada ceremonial, en donde prevalecía la autoridad de este espacio y el respeto por lo no visto, así como del carácter mítico de lo natural que constantemente se renueva mediante la regeneración periódica o el restablecimiento del *todo* o la unidad primordial que precedió a la creación.<sup>29</sup>

---

Gehestiftung, 1903, IX; ahora en Broche und Tür, Koehler, Stuttgart 1957, pp. 227-242.

<sup>29</sup> El simbolismo de la urbe y el repertorio de sus contenidos míticos han ayudado a configurar la forma de las ciudades y su dependencia con la naturaleza mediante la creación de puntos de encuentro como el templo, el altar, el palacio, etc. “El hombre construye según un arquetipo. No sólo su ciudad o su templo tienen modelos celestes, sino que así ocurre con toda la región en que mora, con los ríos que la riegan, los campos que le procuran su alimento, etc. El mapa de Babilonia muestra la ciudad en el centro de un vasto territorio circular orillado por el río Amargo, exactamente como los sumerios se representaban el paraíso. Esa participación de las culturas urbanas en un modelo arquetípico es lo que les confiere su realidad y su validez.” (226) **Eliade, Mircea.** *Le mythe de l'éternel retour*. [trad.] Ricardo Anaya. 4. Madrid : Madrid Alianza Editorial, 1951, 1982. Pág. 76

Hemos superado la insuficiencia formal y funcional con el libre tránsito de una cultura tecnificada, como el resultado de una evolución que nos ha llevado del tipo exploratorio al modelo científico, y el carácter de los espacios se simplifica y se condiciona a aspectos prácticos y objetivos de la estructura urbana. En esta evolución, los esquemas propuestos de habitación y espacio público se encuentran fraccionados y diseccionados por su capacidad de actuación, ya sea por la competencia de estos al crear ámbitos adecuados en grandes dimensiones con amplias densidades o en acoger a la población con una determinada calidad en lugares más pequeños, situación que se encuentra condicionada por los diversos intereses políticos y económicos que crean las discontinuidades que desintegran culturalmente el hábitat, desproveyéndolo de su valoración tradicional (Fig. 65-67).

El hecho de que la sociedad se disocie se debe principalmente al posicionamiento de la ciencia como referente de los nuevos valores de la sociedad en la ciudad, o como uno de los factores de la desintegración de la comunidad primitiva, cuando esta accede a las condiciones impuestas por el sistema industrial. En este ambiente de desintegración, se origina de manera aguda la lucha ideológica entre la naturaleza y el artificio. Los textos marxistas<sup>30</sup> contienen una manera de explicar la metamorfosis o el intercambio de una posición orgánica y subjetiva por otra objetiva y disciplinar que modificó las nociones del ambiente y del

<sup>30</sup> Los textos que hablan de la técnica y la tecnología desde el punto de vista marxista, lo enmarcan como una serie de mecanismos y de fenómenos que “hacen historia”, un hecho determinista de orientación socioeconómica que da poder opresivo y autoritario en el seno de las ciudades, a modo de ejemplo se puede citar que, “La civilización contemporánea hace insoportable la división del trabajo. El acto productivo del hombre se convierte en un poder extraño y exterior que le subyuga. Con la división del trabajo, la explotación de la naturaleza por los hombres se transforma en explotación de los hombres por los hombres. Trabajo productivo y consumo (disfrute) de sus productos caen en suerte a individuos y clases - diferentes. Desde la separación de la ciudad y el campo, que condujo a la oposición del trabajo agrícola y la actividad comercial e industrial, los hombres continúan ciertamente explotando la naturaleza, pero lo hacen explotando a hombres. Los que explotan la naturaleza para producir y fabricar aquello que los hombres necesitan se ven explotados por los no trabajadores” (227) **Axelos, Kōstas.** Translation of Marx, penseur de la technique de l'aliénation de

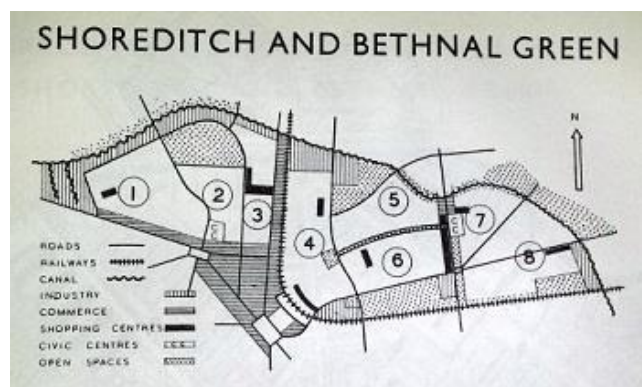


Fig. 65. Zonificación para la reconstrucción de Shoreditch y Bethnal Green, 1943-1948. Este plan hace parte de los proyectos de reconstrucción de la posguerra, se mantiene una política residencial de alta densidad con alquileres a largo plazo, en una zona caracterizada por usos mixtos.



Fig. 66. Nueva zonificación y propuesta urbanística para la reconstrucción de Shoreditch y Bethnal Green.

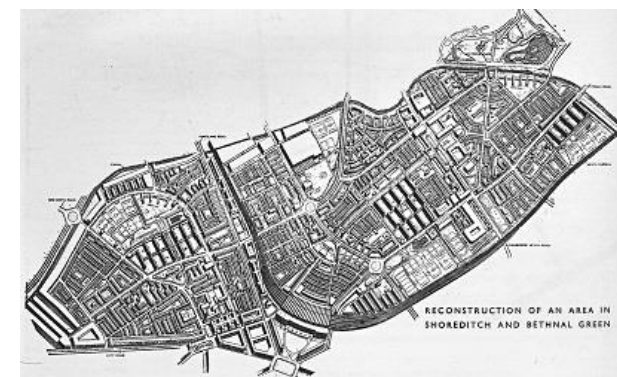


Fig. 67. Plano urbanístico de Shoreditch y Bethnal Green. El proyecto recoge inéditamente las influencias de los inmuebles-villas y del urbanismo anónimo de la carta de Atenas. El conjunto se destaca tanto por su configuración espacial muy compleja, como por su falta de unidad formal y cultural con Londres.

comportamiento del hombre moderno. Esto lo podemos percibir en la reflexión que se plantea como consecuencia del surgimiento de los diversos sistemas que hicieron posible el crecimiento y la alteración de las ciudades, debido a los intereses y los beneficios del crecimiento industrial. En palabras de Marx y Engels:

La fuerza productiva de la ciencia puede transformarse en una potencia destructiva, en tanto que la producción científica queda subordinada al interés particular; así, la fuerza de la tecnología artificial se vuelve en contra de la tecnología natural: destrucción de formas orgánicas de vida, de las precondiciones de materia inorgánica que permiten la vida y del mismo hombre considerado como tecnología natural<sup>31</sup>.

Esta corrupción espiritual del ser social y urbano y este sometimiento de la naturaleza del ser humano aparece lentamente: desde el nacimiento, pasando por la constitución y la formalización de las ciudades primitivas hasta la propiedad moderna, en las que los individuos tendían a unirse en comunidad con todas las consecuencias formativas que esto conllevaba. Así, tanto el individuo como la sociedad están socialmente condicionados, ya que el aumento de la población, de las viviendas, de los servicios, entre otras evoluciones colectivas, modifica sensiblemente lo humano, desde su emancipación hasta su alienación, y su capacidad de representar lo que lo rodea y apropiarse de ello, tanto cuantitativamente como cualitativamente. Existen otras consecuencias del desarrollo general de los individuos en comunidad, como la presencia activa de una serie de comportamientos sociales, ya sea como efecto de las pirámides sociales o de los sistemas administrativos basados en la religión, la guerra y la esclavitud, que han ocasionado disposiciones or-

l'homme à la conquête du monde. [trad.] Enrique Molina. Barcelona : Editorial Fontanella, 1961, 1969. Pág. 55

<sup>31</sup> (228) **Fuentes, Jorge.** Marx-Engels, crítica al despotismo urbano: 1839-1846. México, D.F. : Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1991. Pág. 97



ganizativas y administrativas que subyugan al individuo y que restringen la libertad, produciendo espacios estrechos y densificados, situación que permaneció hasta el desarrollo de las fuerzas productivas, como la solución de las necesidades generales de la sociedad por medio de la renovación constante de los métodos de acceso a la propiedad y al trabajo, así como de las formas de conducta social que de ello se desprenden, orientando a la colectividad a ser productores y consumidores, ya no en *espacios condicionados* por la apropiación del trabajo y la cultura artesanal, sino por el surgimiento del *espacio antagonista* que impulsa la dinámica social y la lucha económica permanente .

Así, la cultura desarrollada por estos sistemas antiguos crea organismos urbanos que llegan a un punto de estancamiento, ya que el libre albedrío del individuo social deja de existir para convertirse en un elemento más de la sociedad jerarquizada. Estos sistemas de poder son de naturaleza cerrada, controlan el conocimiento como instrumento de autoridad y concentran la población en lugares que se puedan vigilar, por potestad civil y religiosa, así como por temor a perder sus ancestrales privilegios. Desde la perspectiva actual, las antiguas colectividades son “primitivas” por el hecho de que se perciben de manera inferior sus aspiraciones socioculturales, ya que estas corresponden “al arte de los hombres y mujeres de las clases trabajadoras —proletarios, campesinos y pequeño burgueses— que, al no convertirse en artistas profesionales, no abandonaron su clase”<sup>33</sup>, en cuanto a su falta de consciencia de otros medios y de otras posibilidades que ofrece el mundo sensible. Estas poblaciones

<sup>33</sup> (229) **Berger, John**. About looking. [trad.] Pilar Vázquez. Barcelona : Gustavo Gili, 1980, 2006. Pág. 71

<sup>34</sup> La ciudad moderna se caracteriza por presentar relaciones de dominación y de conveniencia, en las que la suplantación de un sistema por otro obedece a una práctica cotidiana, ya que los intercambios y la apertura constante de los elementos, las técnicas y los componentes de la estructura productiva forman parte de una transculturación obligada. “[...] el proceso de transculturación se desdobra en dos subprocesos: un proceso de desculturación que alcanza a la personalidad cultural básica para emplear el concepto de Kardiner, y un proceso de enculturación, es decir de asimilación, más o menos lograda, de otra cultura.” (230) **Lugan, Jean-Claude**. Éléments d’analyse des

tradicionales diferenciaban y diagnosticaban el entorno de manera simple, y de la misma manera lo clasificaban, de acuerdo con el límite de su cultura y al exorcismo de sus aprensiones, puesto que, al no existir mayores significantes, se generalizaban sus procedimientos y sus métodos de creación formal en la producción de objetos.

Con el nacimiento de la ciudad de la producción por vías de la técnica, se asiste a una reducción de la sociedad, la familia y el trabajo como formas de existencia, abriendo el camino a la simplificación de los procesos humanos, urbanos y culturales. Esta contracción de las diferencias entre los distintos niveles socioeconómicos y culturales y al aumento de los estratos medios, permitió el acceso a las formas objetivas de la sociedad moderna basada en la enculturación<sup>34</sup>, mediante la importación a una sociedad de valores foráneos más permisibles que admiten muchas abstracciones y pocas diferenciaciones entre los diversos estratos que habitan la ciudad. Como ejemplo de esto, encontramos el uso de expresiones formales universales que se orientan a demostrar la riqueza y en el lujo o la originalidad y la inmediatez como manifestaciones de la congestión, como una manera de representar la productividad de la cultura contemporánea, en donde la libertad, la autonomía y la espontaneidad de las actuaciones sociales y de su comportamiento se convierten en valores universales en la mayoría de las ciudades al momento de habitar, diseñar o planificar.

La predisposición de la sociedad a revisar o a abandonar el legado de su pasado se caracteriza por generar conflictos de clase<sup>35</sup> y contradicciones

systemes sociaux. [trad.] José Barrales Valladares. 2. México : FCE , Fondo de Cultura Económica, 1983, 1995. Pág. 227

<sup>35</sup> En la actual estructura urbana, se considera que la sociedad está conformada por grupos o elites de diverso tamaño y composición, ya sea por religión, etnia, formación o asociaciones entre otras muchas variables que conforman la ciudad y sus diversas colectividades. Esta se encuentra orientada por métodos o procedimientos que oscilan entre la estrategia del conocimiento y su objetividad, así como entre la pluralidad social, su indeterminación y conflicto permanente. “El sistema de las elites es relativamente simple y generalmente estable en la sociedad tradicional, mientras que, en la sociedad tecnológica, es sumamente compleja y variable. Las elites se suceden en esta última a un ritmo veloz. Tropiezan unas con otras, entran en conflicto y se oponen.

en sus formas de vida, en parte por el aumento de la libertad y la capacidad de decisión del individuo y por lo forzadas que han resultado sus relaciones con los procedimientos creados para la realización técnica y práctica de la ciudad, lo que ha permitido la residencia y el trabajo en las nuevas edificaciones y en las nuevas áreas urbanas de manera anónima y simplista, en donde está cada vez más se encuentra alejada de su mundo propio y de sus objetivos más manifiestos tanto formativamente como económicamente. Todo, a cambio de estructuras sociales genéricas y sin importancia, en tanto que los métodos empleados para la construcción o la realización de la arquitectura y la ciudad corren a cargo de intermediarios físicos como las empresas especializadas y de forma conceptual por medio de los instrumentos propios de la producción del espacio y sus categorías que maneja la congestión.

Ch. Norberg-Schulz, en su artículo *El significado en arquitectura*, expresa de manera similar lo que se entiende como un proceso cognitivo, un conocimiento tangible, en el que la totalidad de las cosas y acciones que movilizan al mundo no pertenecen a un campo más vasto, sino a uno claramente delimitado por reglas tradicionales.

El orden común es denominado cultura. El desarrollo de la cultura se basa en la información y en la educación y, por tanto, depende de la existencia de, ciertos sistemas simbólicos comunes. La participación en una cultura significa que se sabe cómo usar sus símbolos comunes. La cultura integra la personalidad singular en un mundo ordenado basado en ciertas interacciones significativas. El hombre "primitivo" no distingue conscientemente entre los diferentes tipos de simbolización, sino que los funde todos en la magia y el mito; las "fuerzas" buenas y malas son asociadas con todas las cosas. Esto naturalmente no tiene lugar de una forma accidental, sino que refleja el hecho de que el ambiente puede considerarse realmente constituido por objetos hostiles y

amigables. El hombre primitivo nunca es indiferente con respecto a su ambiente y, por tanto, él concreta su ambiente "sintético" en símbolos relativamente difusos que son expresados a través de la magia y el ritual<sup>36</sup>.

La cita plantea que las polaridades ancestrales, lo bueno y lo malo, mito y realidad, etc. forman parte de un sistema que se ha originado no solo en las creencias arcaicas de la sociedad, sino también en el orden mismo del entorno contemporáneo que circunscribe al ser social, y que necesariamente estas no pertenecen al pasado, sino que están claramente presentes en la formación de la identidad urbana hoy día.

La identidad urbana, como parte de la tradición, ya sea del pasado o del presente inmediato, es similar a los contenidos ancestrales de la colectividad en el sentido que esta debe ser socializada para que sea efectiva. Así, en la ciudad actual, la tradición, por vía de la creación arquitectónica, debe ser transformada porque ya no tiene sentido su lógica social, pero esto no excluye su sociabilización si se le utiliza en la medida que reivindica aspectos territoriales, culturales o políticos mediante conocidas formas de organización que los utilizan para elaborar edificaciones que rompen con los esquemas habituales de uso y densidad mediante la exacerbación de nuevos contenidos materiales o funcionales tal como lo dispone la congestión, en tanto que la tradición es utilizada mediante la yuxtaposición de contenidos particulares o vínculos intransferibles cuando sobrevienen problemas locales.

Así, en este tiempo, nos vemos próximos a estos patrones culturales que son recurrentes y están ligados a las organizaciones del espacio estratificado, en donde hoy predomina de manera reveladora la estructura económica en las ciudades que se modifican intencionalmente de acuerdo

---

Aun cuando la sociedad tradicional conoce asimismo divisiones internas y luchas, parece, sin embargo, que el conflicto constituye un elemento permanente de la organización social fragmentada y diversificada de la sociedad tecnológica." (231), **Rocher, Guy**. Introduction à la sociologie générale. [trad.] José Pombo. Barcelona : Herder, 1968, 1990. Pág 289

<sup>36</sup> (328). **Schulz, Christian Norberg**. El Significado en Arquitectura. Parte 2: Público y Privado, [aut. libro] Charles Jencks y George, and others Baird. [trad.] María Teresa Muñoz. Meaning in architecture. Madrid : H. Blume Ediciones, 1969, 1975, Pág. 245.



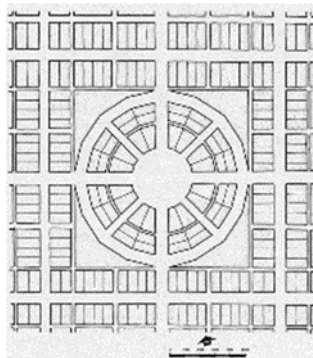


Fig. 68. Plan urbano de forma radio-concéntrica para la ciudad de Circleville, Ohio 1810, una iniciativa de identidad y democratización del tejido urbano.<sup>37</sup>

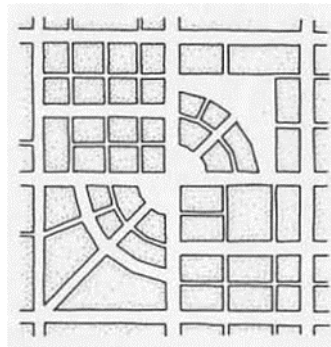


Fig. 69. Circleville, Ohio en 1837, la Asamblea General de Ohio autorizó la "cuadratura" de Circleville ante la insatisfacción de sus pobladores por el uso del suelo.

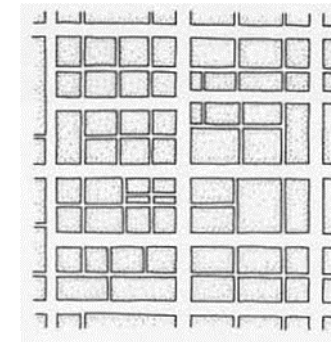


Fig. 70. En Circleville, Ohio, la modificación se llevó a cabo mediante la compra y venta sucesiva de lotes hasta su reforma completa.

con las condiciones hegemónicas que dominan el conocimiento y el avance social. Esto, en parte, se ha visto comprometido por los sistemas opuestos, como la identidad y el progreso, que se encuentran necesariamente articulados con la evolución productiva de la urbe, y que han perdido gran parte de su vigencia y de su flexibilidad, retornando cada vez más a las categorías del pasado, como recurso formativo, y evitando antagonismos nocivos en la reproducción del espacio urbano y arquitectónico, sin omitir que todavía prevalecen diferencias históricas y sociales no superadas. (Fig. 68-70)

Así, la cultura de las urbes busca permanentemente un equilibrio con las dicotomías atávicas, lo bueno y lo malo, lo que es moderno y lo que es antiguo, que salvaguarden las acciones socioeconómicas recurriendo a los nuevos mecanismos de fraccionamiento del conocimiento, como es la reinterpretación o la especialización de la cultura, que afectan los juicios que se puedan proferir en contra de la experiencia, y cuyo objetivo es minimizar el impacto de lo simétrico en las sociedades actuales.

Ante la pérdida sistemática de los valores objetivos, se induce al medio social a aceptar unos valores de cambio que se buscan en las enseñanzas de la historia de las ciudades. El nuevo orden de la cultura urbana está basado en acciones recíprocas específicas buscadas *ex profeso* y no en actuaciones circunstanciales o fortuitas que nos puedan llevar al pasado o a la nostalgia.

Para tal efecto, en el texto *La arquitectura y procesos de significación*, el autor involucra la palabra cultura, la cual ya no posee los juicios de valor tradicionales que se le otorgaban a las obras de arte o de arquitectura, sino que les permite a las disciplinas artísticas una transición hacia otros valores o cualidades de carácter más homologable.

La arquitectura posee en la actualidad un valor de cambio que está ligado a determinados aspectos fácilmente cuantificables de su funcionalidad, y que resulta prácticamente independiente de cualquier actividad crítica. Muy diversa es la situación respecto a las manifestaciones artísticas de otra índole. El valor de cambio de un cuadro expuesto en una galería está determinado, en su totalidad, por un conjunto de procesos críticos, la mayoría de ellos

<sup>37</sup> (195), **Reps, John William.** The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 488

explícitos. Teniendo en cuenta el interés, casi exclusivo que despiertan en nuestra sociedad los valores de cambio, no deberemos sorprendernos de que se desarrollen sobre todo aquellos mecanismos críticos de los que los valores de cambio dependen más directamente. Las dificultades de la crítica arquitectónica están relacionadas pues con el proceso, actualmente en curso, de descualificación de la mercancía arquitectónica<sup>39</sup>.

Esta crisis manifiesta de la arquitectura, debido a la mutación y permeabilidad de los valores universales, es capaz de expresar todo o nada en el contexto urbano, lo cual forma parte de la capacidad de manipulación de los engranajes técnicos y administrativos que orientan y gestionan la elaboración de inmuebles y obras públicas. Ahora es posible evadir la crítica y el compromiso hacia la población, a causa de las supuestas obligaciones sociales que se adquieren al proyectar una obra en la ciudad, ya que estos espacios se presentan de acuerdo con unos requisitos de forma comprometida y de un uso eficiente, los cuales, además, utilizan la congestión como uno de sus procedimientos para involucrar las construcciones en el funcionalismo y la autosuficiencia, quedando amparadas bajo parámetros de índole económica que inducen a la arquitectura a la especialización, como parte de una socialización mercantil de la ciudad y de la movilidad de sus componentes.

La congestión llena de formas y actividades los inmuebles, mas no los hace únicos, estas condiciones crean representaciones novedosas al ampliar el abanico de servicios que ahora son de corte universal en la ciudad metropolitana, orientándolos hacia los espacios técnico-administrativos que se encuentran más enfocados al “funcionamiento” de la urbe, pues cualquier espacio que reúna las características de esta concentración de mecanismos especializados puede solventar cualquier tipo de

actividades, para lo cual solo es necesario un gran volumen o un área significativa. Estas características del inmueble proyectado con los componentes de la concentración y la aglomeración ya no se consideran cualidades distintivas que caracterizan el edificio y le dan una unicidad arquitectónica, o conforma un hecho destacado en el sector urbano donde se localiza, en él ya no se tienen en cuenta valores artísticos o culturales, ya sea por ser escenario que representa culturalmente a una sociedad o por ser un significativo objeto metropolitano (Fig. 71-72).

La congestión está presente desde el inicio de la construcción de las urbes, y establece una serie de teorías de síntesis apropiadas a la densificación funcional en las que la distribución de los usos del suelo o la zonificación de las diversas áreas urbanas, como la realización de inmuebles adecuados a esos impactos que genera el ordenamiento masivo de la población, van creando una serie de procedimientos homogéneos y sintácticos que racionalizan cualquier posición ambiental o cultural. Esto debido a que, en las áreas o en los inmuebles intervenidos, ya no caben reconciliaciones o pactos de equilibrio con el entorno, pues el orden que impone la congestión relaciona y combina los diversos componentes formales y funcionales que actúan en el proyecto, en el cual, las demandas técnicas y colectivas, como sus costos pecuniarios, superan con intensidad cualquier intensidad de un uso simbólico o representativo en la estructura urbana al momento de su realización y puesta en funcionamiento.

### 1.16 La congestión en la evolución de las ciudades

La congestión, como procedimiento, tiene una relación directa con las formas de uso comunes en la Modernidad<sup>40</sup>, pero para llegar a ellas fue

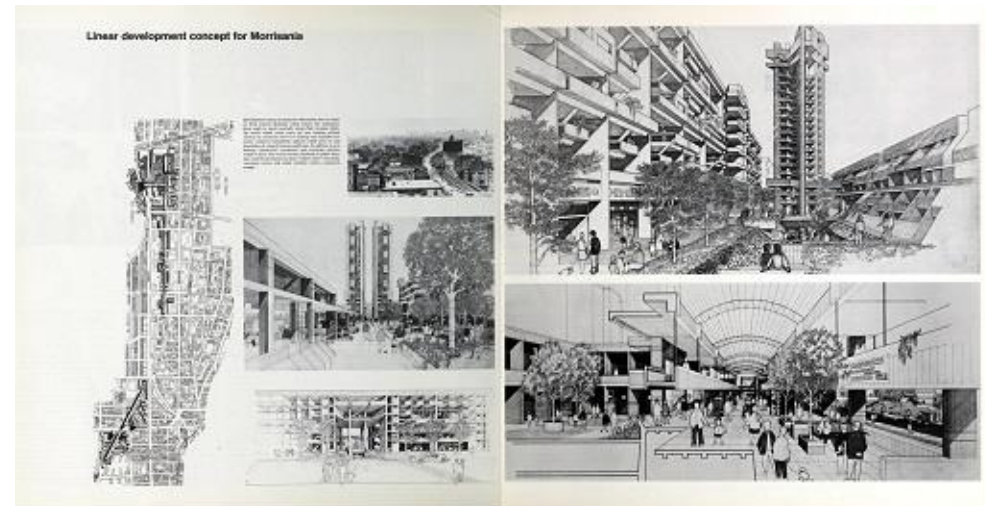
<sup>39</sup> (196) **Tudela, Fernando.** Arquitectura y procesos de significación. México : Edicol , 1980. Pág. 75

<sup>40</sup> La Modernidad presenta pretendidos vínculos con el progreso, la libertad, la abundancia, el orden, etc. En los textos sobre el tema, es tomada como una ideología que

se orienta hacia las condiciones materiales de manera deliberada, una orientación precisa que invariablemente se encuentra constantemente rebatida porque no logra armonizar en su incesante búsqueda del bienestar social. En este caso, las formas que adquiere la modernidad en arquitectura son aquellas que poseen las orientaciones del



Fig. 71. *Morrisania Air Rights* es un ejemplo de las múltiples formas que adquiere la congestión, debido a condiciones impuestas por la política y el mercado financiero que nutren una serie de actividades excepcionales en la que las grandes urbes convierten en procedimientos habituales las operaciones de planeamiento y construcción urbana y arquitectónica que se caracterizan por ser muy complejas. Sus mecanismos de realización, en la mayoría de los casos, son ordenamientos singulares, más no exclusivos, pues se realizan prioritariamente en cualquier área de la metrópoli, por necesidades de espacio urbano y residencial, en grandes volúmenes que adquieren configuraciones significativas.



ig. 72. Concepto de desarrollo lineal para Morrisiana. Esta urbanización asume *in extremis* los recursos técnicos, legales o conceptuales que hacen posible su realización. Esta concentración urbana de 5,38 hectáreas en el Bronx hace uso de los “derechos de aire” para elaborar tres edificios, de 19, 23 y 29 pisos de altura con 843 apartamentos que albergan unos 1.952 residentes en Park Avenue, en el sector de Morrisania<sup>41</sup>. Tales derechos obedecen a las vías del tren que pasan exactamente debajo del conjunto, pues la ciudad compró el espacio aéreo sin desarrollar sobre las vías. Estos “derechos de aire” permiten alturas superiores a las legalmente autorizadas, gracias a un recurso jurídico ampliamente utilizado en Estados Unidos

necesario un proceso de adaptación a las necesidades y a los objetivos prácticos del habitante en sociedad, la cual demoró un gran lapso de tiempo debido a la rígida estructura social que predominó en las antiguas culturas y sus asentamientos poblacionales. Esta evolución de las acciones recíprocas en el ordenamiento de la ciudad posee tres estadios o ciclos significativos que parten del origen mismo de los lugares que

tuvieron la oportunidad de desarrollarse, tanto de manera económica como cultural, en las antiguas civilizaciones y sus diversos conceptos de orden jerarquizado, en donde estas disposiciones se pueden resumir como la relación y la conexión entre el territorio y las formas que toman las aglomeraciones y sus múltiples variables<sup>42</sup>. El primer momento corresponde con el agrupamiento por sociedades agrarias, autosuficientes

proyecto racional, ya sea en la representación social de la vida mecánica o en la expresión física, mediante formas limpias sin decoración, sin naturaleza, amplias y técnicamente viables y rentables en un claro sentido de organización total de la sociedad.

<sup>41</sup>Esta la zona estaba escasamente poblada hasta 1840, cuando el gobernador Morris Jr., hijo del famoso delegado del Congreso y nieto de Lewis Morris, permitió el paso del ferrocarril que se construyó a través de la propiedad. En 1848, vendió el terreno situado junto a la línea para el desarrollo de una nueva ciudad llamada Morrisania Village. En 1855, los asentamientos adicionales a lo largo de la línea de ferrocarril se

convirtieron en la ciudad de Morrisania, con su centro político en la aldea original de 1840. Al principio, el pueblo fue un precursor temprano de ciudades dormitorio de hoy, pues estaba poblado por personas que trabajaban en Manhattan, pero rápidamente desarrolló sus propias industrias locales y se convirtió en una población de pleno derecho.

<sup>42</sup> Se toman, en este caso, los períodos evolutivos del hábitat a lo largo de 11.000 años, o el proceso escalonado que tomaron los asentamientos urbanos definidos por W. Soja en el sentido del orden que asumieron las concentraciones urbanas y su reorganización

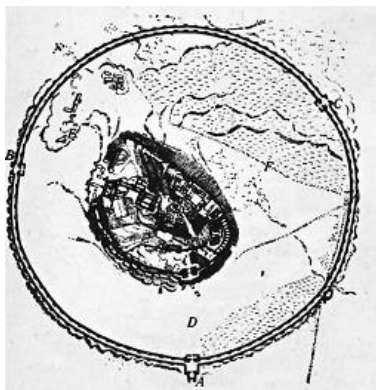


Fig. 73. Sociedades agrarias, asentamiento en el Eufartes. ciudad aramea de Samal 1600 A.C.

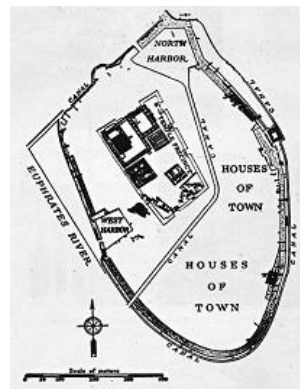


Fig. 74. Orden jerarquizado, plano de la ciudad de Ur.



Fig. 75 Control del espacio, ciudad medieval.

y ordenadas (Fig. 73). El segundo, con la aparición del Estado y la forma que adquirió este orden jerarquizado que permitió los descubrimientos técnicos y el control del espacio (Fig. 74). El tercero, con la producción del espacio social (Fig. 75), el cual fue conformado por el desarrollo de estudios fundamentados en la razón que establecieron diferencias cualitativas en todo lo que rodea a la sociedad, poniendo en entre dicho las estructuras tradicionales que no admitieron durante siglos la discusión sobre la autoridad imperante.

Así, para llegar a la forma de la ciudad a través de la congestión, es necesario un recuento de los diversos inmuebles que asumieron históricamente dicha posición. Entre estos, se encuentran unos conjuntos monumentales significativos, masivos en material, de carácter representativo y de una intrincada distribución interna, como parte de una evolución subsiguiente al asentamiento agrario. Ejemplo de esta nueva forma de organización morfológica y funcional son los complejos religiosos, una especialización de la ciudad que aparece con las primeras edificaciones simbólicas como el templo funerario de Ramsés (Fig. 76): un conjunto monumental cerrado por una muralla perimetral que repre-

senta a escala la ciudad-Estado que creció a sus pies, la cual surgió posteriormente en casi todo el mundo antiguo, pero con una mayor extensión. Sin embargo, los modelos arquitectónicos y urbanos no siguen una misma dirección, ya que estos dependen de múltiples factores, entre los que se destacan los patrones sociales únicos de las civilizaciones y los ámbitos geográficos donde ellas se localizan.

Lo que logra mantenerse en el tiempo son las condiciones de concentración del espacio construido en una zona destacable o defendible, ya que a su alrededor crecerán los asentamientos de los moradores. Estas poblaciones, en una primera etapa, serán aglomeraciones que sin dificultad llegan a ser más congestionadas constructiva y poblacionalmente que el mismo monumento, porque, en ella, se dan actividades de sustento social y económico que estructuran el espacio privado y público de la localidad, ya que el conjunto del palacio o el templo y la población anexa no son hechos marginales, sino una forma económica que representa las diversas categorías que toma el espacio y el tiempo que constituyen el lugar, en donde prevalece un uso intensivo del suelo urbano y rural por su localización, que necesariamente debe convertirse en estratégica de

continua por medio del urbanismo, como una forma de la revolución que surtió efecto en el ser social, una dinámica que hace parte del proceso histórico. (232) Soja, Edward W. Postmetropolis: critical studies of cities and regions. [trad.] Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid: Traficantes de Sueños, 2000, 2008. Pág. 118



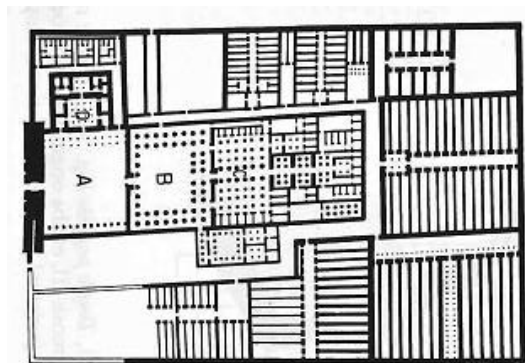


Fig. 76. Templo funerario de Ramsés, Tebas.



Fig. 77. Ciudad-Palacio de Zim-rilin, Mari.



Fig.78.Complejo Palacio de Dur-Sarrukin, Khorsabad-Assiria.

bido a su dependencia de la explotación agrícola, el único sustento otorgado por la división del trabajo y el surgimiento de las clases sociales que se reparten el territorio y sus formas de dominio.

Además de la construcción de ciudades, proliferan, a causa del sistema de aglomeración y de concentración de la población bajo murallas o similares sistemas defensivos como los conjuntos característicos de las ciudades mesopotámicas de Mari, Ur y Assur, otros hechos urbanos de un carácter diferente, más relajado y extrovertido urbanísticamente, como las ciudades-palacio de Zim-rilin, (Fig. 77) Dur-Sarrukin, (Fig. 78) y el complejo palaciego de Persépolis, que cuenta con una serie de patios, rampas y terrazas sobre los cuales gira una serie de cámaras y antecámaras que expresan un sentido denso y comprimido del espacio social. En estos casos, la forma de vida concentrada en las ciudades contradice cualquier suposición de espacios amplios e individuales, y hasta la misma idea de ciudad distaba mucho de llegar a las dimensiones a las que estamos hoy acostumbrados.

Es a partir de las culturas mediterráneas de la Antigüedad, como la griega, la etrusca y la romana, que se precisa el concepto de casa como espacio no compartido que emula de manera individual las condiciones del palacio compuesto y denso de Oriente. En estas culturas, se organiza

progresiva y racionalmente la distribución de las dimensiones y las capacidades del espacio, dividiéndolo en público y privado a partir de ejes, articulaciones y formas geométricas diferenciadas.

La congestión, desde la idea misma de ciudad, está pensada y elaborada como una manera de organizar la a sociedad de acuerdo con un orden diferenciado y jerarquizado. También se ha expresado de manera reiterativa que estas organizaciones humanas están fundamentadas en lo artificial y compuesto, y que la sociedad se “acomoda” en el escaso espacio disponible porque este obedece a parámetros culturales y técnicos muy limitados. La congestión, vista de esta manera, es un hecho connatural a las primeras civilizaciones agrarias que después evolucionaron a sistemas más amplios en los que hubo una apropiación del espacio de formas más elaboradas. De esta manera, las ciudades mesopotámicas y romanas, a pesar de poseer similitudes en sus estructuras sociales, se configuraron de manera diferente, ya que las mesopotámicas evidenciaban una clara intención de configurarse como una polis a la usanza griega, con una noción de identidad defensiva en contra de otras que presentan similares características. Estas ciudades-Estado siguen siendo espacios congestionados sin mayores pretensiones arquitectónicas o urbanísticas, a excepción del palacio, en el que estas concentraciones se encuentran estratégicamente pensadas como punto de apoyo para la conquista o la defensa.

En lo referente a lo civil, casi ninguna de estas urbes de la Antigüedad cuenta con un tejido urbano homogéneo, ya que la jerarquía funcional en murallas, palacios y templos asegura la supervivencia y garantiza la continuidad del poder como símbolo de seguridad y del esplendor de una política. Por su parte, la *civitas* romana se caracteriza por la diversidad social, el lugar de tradiciones y las costumbres<sup>44</sup>. En estas, también se presenta la utilización extensiva de novedosas técnicas constructivas, como la creación de nuevos modelos funcionales de uso generalizado que van dirigidos a la población residente, mediante un programa que define la finalidad del espacio y su prolongación, así nacen las termas, el foro, el capitolio, etc., como novedades funcionales de un nuevo método de organización que intercala la habitación entre uno y otro equipamiento, con lo que aparece el desarrollo tipológico de la vivienda densa que implica el sistema de la ínsula o la manzana de casas rodeada de calles (Fig. 79), el cual configura, primero, la emancipación de la arquitectura, al desvincularse de la autoridad política con las residencias de varias habitaciones o estancias complejas que variaron tanto en composición como en altura y densidad, en las que se opta por el uso de sistemas que son necesariamente “flexibles” en su distribución como en su realización racional, orientándose por tipologías convencionales<sup>45</sup> que fueron fruto de la práctica extensiva en las ciudades, y de otras experiencias foráneas que fueron importadas, y que están pensadas para albergar a un gran número de residentes, en cuyos modelos se ha orientado posteriormente la construcción compleja de la ciudad occidental.

---

<sup>44</sup> (233) **Cacciari, Massimo**. *La Città*. [trad.] Moisés Puente. 4. Barcelona : Gustavo Gili, 2004, 2010. Pág. 11

<sup>45</sup> “las insulae regulares de los barrios residenciales se componen en parte de casas cuyos grupos de habitaciones están ordenados alrededor de un patio central. El vestíbulo en el lado de la calle y la habitación principal en la parte posterior están casi siempre situados en el eje central. En la ciudad y en la casa relaciones espaciales y axiales semejantes, son la expresión de un orden de inspiración religiosa que abarca todos los ámbitos de la vida.” (234) **Müller, Werner, y otros**. *Atlas Bollkunst - Bond I. Allgemeiner Teil. Baugeschichte van Mesopotamien bis Byzanz*. [trad.] María Teresa Pumarega y Miguel Angel Cano. 7. Madrid : Alianza, 1974, 1999. Pág. 222

<sup>46</sup> Según Ch. Delfante en su *Gran Historia de la Ciudad*, una aglomeración urbana no es una ciudad, porque a esta le falta una voluntad de organización del espacio y, por

Más adelante, a medida que avanzaba el Medioevo, el espacio se especializó en las acciones agrícolas y manufactureras del entorno inmediato. La congestión urbana y arquitectónica persistieron por los mismos motivos que habían determinado su aparición, el temor a las circunstancias externas y la necesidad de asociación por parte de la población. Ambas circunstancias se especializaron en la casa del Medioevo como espacio múltiple, ya fuera para el trabajo o la protección, y apoyada en la nueva asociación gremial bajo unos objetivos precisos que determinaron su configuración espacial sobre el oficio artesanal de la comunidad o su economía agraria. Como ejemplo, se puede citar el poblado de La Guardia, en la Rioja Alavesa (Fig. 80), localizado en una colina que domina el territorio circundante. Allí, las viviendas localizadas en el perímetro amurallado no se han modificado significativamente a lo largo del tiempo, debido a la restricciones espaciales de su emplazamiento, pues la vivienda ha adquirido la categoría de espacio múltiple, ya sea como vivienda, taller o depósito de los recursos de la región, pues la necesidad de control sobre lo producido, en este caso el vino, ha llevado a ampliar subterráneamente los predios para acrecentar el espacio de depósito y su productividad. En este caso, la congestión es una necesidad del espacio edificado, ya que su estructura está dirigida al soporte de la actividad económica en su totalidad. Esto es lo que se ha definido como “aglomerado urbano”<sup>46</sup> o una especialización del urbanismo primitivo, una organización gremial en torno a la producción agrícola (Fig. 81).

otro lado, no existe una preocupación por la forma urbana y arquitectónica, que ha tomado y reinterpretado lo existente debido a su acelerado crecimiento y al afán que reviste su proyección. Así, para ser considerada como una ciudad y no una aglomeración, debe haber, como mínimo, una ordenación anticipada del territorio y una jerarquización de las asociaciones y las adiciones que se realicen en el futuro. Pero también a la definición de la aglomeración se le suman otras condiciones, en este caso cuando se rebasan las limitaciones de lo perceptible y de la apropiación del espacio, de los fenómenos y circunstancias propias de la pertenencia al lugar, ya que al ampliar la extensión de la ciudad, los valores propios de las comunidades se pierden, alterando sus calidades ambientales y sus significaciones sociales debido a su inusitada extensión. En el texto *Arquitectura*, idea y sentido de la arquitectura, enfatiza sobre dichas determinaciones que actúan en la ciudad antes de convertirse en una aglomeración.



Fig. 79. Timgad, *civitas* romana. Ciudad colonial situada en el Norte de África.



Fig. 80. Plano de La Guardia, en la Rioja Alavesa. Francisco Coello, 1840



Fig. 81. Poblado de La Guardia, en la Rioja Alavesa, Bodegas subterráneas del casco histórico.

Así, manufactura y vivienda son más que dos actividades, ya que el espacio habitable rompe su condición defensiva para acogerse a la productiva. El desarrollo material de las ciudades crece a la par con la evolución espiritual de sus formas artísticas, pues el hecho de residir en la ciudad se equipara con el progreso de los medios humanos, así como con su capacidad de crear nuevos sistemas que hacen posible escapar de su condición de agobio o, por el contrario, sumirse más en ella. Puesto que el progreso material no es garantía de una mejor calidad de vida, para que esta sea posible, se necesitan decisiones políticas que vinculen al grueso de la población, muestra de esto es que, durante la Edad Media, las condiciones técnicas estaban a la mano, pero la inestabilidad de los gobiernos no facilitaba que las urbes se liberaran de la congestión.

La congestión es un método que estimula el desarrollo urbano, a pesar de que se vea de manera equivocada como un procedimiento que conduce al desorden, a la contaminación y a la deshumanización, ya que solventa e induce a la distorsión de los sistemas que procuran un orden

y un equilibrio en la ciudad. La congestión organiza la urbe a pesar de las problemáticas de hacinamiento y densidad constructiva, orientando ideológicamente la forma de la ciudad hacia expresiones que revelan aspectos funcionales y operacionales como uno de sus principales objetivos. De manera similar, la ciudad de la Edad Media está aparentemente sumergida en la incongruencia de su tejido residencial, así como en un supuesto desorden figurativo y corporativo del medio construido, en el que el uso de una estructura orgánica no podría disponer de manera efectiva de las múltiples actividades de la sociedad. Así mismo, la estructura urbana medieval no podría funcionar de manera aleatoria y desorganizada, ya que estos procedimientos son el resultado de su propia evolución y supervivencia asociativa, pues prevalecen formas de actuación ancestrales comprobadas y mantenidas por un férreo orden institucional que estaba regulado por estrictos ordenes externos, conferidos por el príncipe, el clero, los burgueses, etc. Allí, la densificación y la aglomeración de los medios urbanos eran prácticas habituales de la re-

“En la medida en que la acción de poblar nos arraiga, vinculándonos con la comunidad a la que debemos pertenecer, dicha acción del hombre puede considerarse sana. Pero si, contrariamente, como acabamos de considerar, las concentraciones humanas rebasan los límites de lo abarcable y de lo reconocible, en aglomeraciones descomunales, acabarán por desarraigarnos del propio lugar ocupado y del conjunto al que pertenecemos, cuanto de nosotros mismos, alterándonos. La vastedad, que al quedar ocupada

por el hombre "se reduce" a lugares reconocibles, suele revertir su condición inabarcable y desorientadora en los espacios superpoblados, carentes de referencias por la muchedumbre y la analogía de éstas.” (235), **Morales, José Ricardo**. *Arquitectura* (sobre la idea y el sentido de la arquitectura). 2. Santiago : Ediciones de la Universidad de Chile, 1966, 1984. Pág 231



laciones colectivas y comerciales, un orden diferente al que habitualmente estamos acostumbrados, pero que se identifica con una serie de metodologías que evolucionaron posteriormente a nuevas formas de ciudad.

Una de estas metodologías para la creación arquitectónica es la unidad material y espiritual de los procedimientos utilizados para su realización, iniciativas que le dan fuerza a la unidad del conjunto, introducen la perfección técnica y proyectan una satisfacción visual y espiritual. Así mismo, una de las consecuencias del perfeccionamiento del proceso social y de sus realizaciones arquitectónicas es la superación de las antiguas técnicas que, a modo de ejemplo, estaría en lo planteado por M.Durliat;

La técnica de la estructura, cuyo fundamento consiste en recurrir a los arcos y a sus soportes, llevó a una consecuencia extrema: la supresión casi total del muro que queda reemplazado por un tabique con vidrieras.<sup>47</sup>

Esta consecuencia del perfeccionamiento de la técnica se refleja, de acuerdo con el texto, en el orden interior en la Edad Media, en donde nada se deja al azar y las consecuencias del progreso espiritual conllevan a un avance material y del espacio producido que poseía una réplica en el mundo exterior, no siendo un hecho excepcional, sino todo lo contrario, una expresión colectiva de la percepción del mundo y su forma de organizarlo ya que arte, arquitectura y ciudad mantenían una unidad.

Erwin Panofsky ha puesto en relación con la mentalidad expresada en la "Suma" escolástica, lo mismo que la "Summa", presentación exhaustiva y sistemática de la filosofía escolástica, propone un razonamiento riguroso al espíritu, obedeciendo a una regla de división y subdivisión, que establece una separación estricta de las partes, aunque con relación lógica entre ellas, así también la ventana gótica, a medida que aumenta sus dimensiones

para ocupar todo el espacio entre las grandes arcadas y las bóvedas, obedece también ella a rigurosas reglas formales de subordinación<sup>48</sup>.

De esta manera, la congestión, como un proceso de concentración de las actividades y de una nueva orientación en el orden de las ciudades de su época, se enfrenta durante el Medievo a las condiciones de producción afectadas por la naturaleza material y espiritual que ejercen el dominio de su entorno. Esto crea espacios especializados, tanto al interior de las aglomeraciones urbanas como fuera de ellas, a los que se corresponden los aportes funcionales y espaciales de una nueva disposición de las órdenes monásticas, ya siendo que alrededor de ellas nacen pueblos y ciudades, debido a su sistema de organización, el cual los constituye como espacios que se encuentran sometidos o dependen de un sistema de articulación y distribución propio del acatamiento de las leyes que se orientan hacia la naturaleza y la vida, en donde se alcanza el límite de lo que el arte puede realizar con el lenguaje de las formas.

Estos complejos religiosos son las únicas unidades de su tiempo que proporcionan y transforman todo el conocimiento, la economía y la religión. En ellos, volvieron a formarse las necesidades y las costumbres de los pueblos de Occidente después de la caída del Imperio romano. Este sistema, como de ciudades en miniatura, es la realización de un modelo racional que, con el tiempo, fue depurado y corregido hasta lograr las condiciones de dimensión y complejidad que se encontrarán en el crecimiento posterior de la ciudad histórica. La abadía de Sankt-Gallen (**Fig. 82**), construida hacia los años 816 y 837, en época del Imperio carolingio, se destaca por la organización especializada, tanto funcional como concentrada en el planteamiento general de sus diversas dependencias. Se trata de un recinto eficaz y jerarquizado donde se resumen las estructuras socio-culturales vigentes en la época. Su importancia radica en la creación de una tradición urbana en la forma de ordenar las dependencias entre las que había algunas con origen romano, como la

<sup>47</sup> (198), **Durliat, Marcel**. Introducción al arte medieval en occidente. [trad.] Fernando Bringas Trueba. Madrid : Cuadernos arte Cátedra, 1988. Pág 231

<sup>48</sup> (198) Ibid. pág. 231

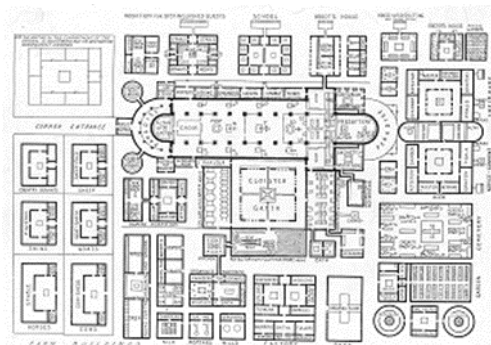


Fig. 82. Monasterio Benedictino de St. Gallen, fundado en 816.

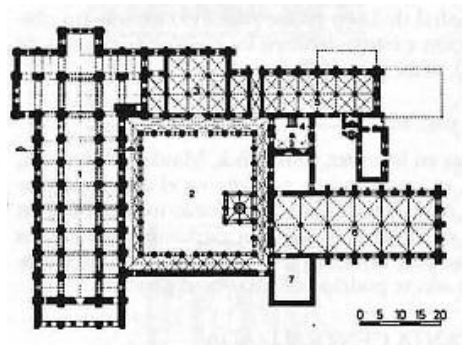


Fig. 83. Iglesia-Abadía cisterciense de Fontenay, 1119

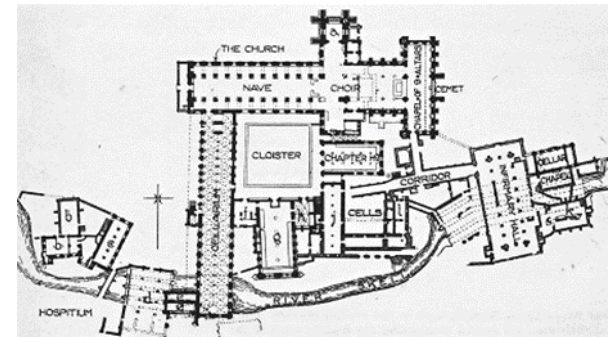


Fig. 84. Fountains Abbey, fundado en 1132. Iglesia-Abadía cisterciense en Yorkshire.

basílica, pero también otras que eran nuevas, como en el caso de la distribución racional de las diversas dependencias para la iglesia y los monjes, lo que creaba espacios adecuados al interior del ámbito para visitantes, factorías para la agricultura y la ganadería, talleres para la educación de novicios y laicos, dependencias para medicina y salubridad y recintos para oficios varios, molinos y almacenes.

Esta característica del espacio homologable y flexible que nació en la época medieval, elaborada y perfeccionada por los conjuntos monásticos, permitió que dichas rutinas pasaran a la proyección y a la elaboración de las viviendas, en las que se hizo preciso integrar las funciones comerciales y agrícolas, expresando una nueva relación entre la vida doméstica y la vida comercial, entre la urbe y el campo. La técnica, como autoridad de la destreza conceptual y material, es el procedimiento que integra esas actividades, un dominio de los materiales tradicionales como la cal, la madera y la piedra, que antes se habían

utilizado, pero no se habían desarrollado según modelos formales y económicos necesariamente complejos en sus formas y acabados, como la sillería de obras públicas, las cerchas en madera para grandes luces, las bóveda de cañón o las bóveda de aristas entre otras inventivas que provienen de los edificios sagrados y que, en este caso, fueron prolongados hacia las necesidades cotidianas para dar una mayor cobertura a la la

ciudad en formación y expansión. Estos materiales y formas resultaron ser adecuados y oportunos para los nuevos ordenamientos del primitivo burgo, para el manejo y la disposición de inmuebles que pudieran albergar grandes densidades humanas y materiales, siendo representativos a gran escala, y cuyo máximo exponente es el espacio simbólico y predominante de las catedrales góticas (Fig. 83-84), en las que historiadores como G. Duby llegaron a entrever la importancia de su forma representativa como parte esencial en las prácticas sociales.

La nueva catedral celebra, por último, la fortuna de la aglomeración urbana, conjunto confuso de tiendas y de talleres que han contribuido a su erección y a los que domina y exalta. Es también el orgullo de la burguesía. Las innumerables agujas, gabletas y pináculos que la coronan se yerguen hacia el cielo como una ciudad de ensueño y en esta ciudad del Dios ideal el paisaje urbano aparece magnificado. Cuando las comunas inventaron sus emblemas, la mejor imagen que expresaba su poderío era la silueta de la iglesia dominando la ciudad. Sus torres velaban por la seguridad del comercio, su nave era el único sitio cubierto en el centro de la ciudad que no estaba rodeado de callejuelas estrechas, cloacas y chisqueros. A la catedral no se entraba solamente para orar; allí se reunían las

asociaciones de los oficios y toda la comuna para sus reuniones civiles<sup>49</sup>.

Esta integración entre poblado sacro y religioso con el entorno agrícola creó un sistema de organización social especializado en el que la vivienda y sus diversas dependencias eran espacios activos que fueron elaborados de manera integrada por sus potenciales ocupaciones —residencia, producción o depósito— mediante nuevas técnicas o prácticas que se ajustaban de manera pragmática y cultural a la construcción de diferentes formas de convivencia material y funcional. Esto facilitó el surgimiento de los poblados y las ciudades, donde no es solo la estructura de vivienda-taller-bodega de las casas de los asentamientos, como en el poblado de La Guardia, lo que ayudó a que este sistema ideológico evolucionara, sino que también influyó una flexibilidad en el campo de la producción, versus los sistemas físicos, que debido a que se establecieron nuevas formas y relaciones sociales que surgieron de la manipulación y la transformación de los productos entre campo y ciudad, debido a sus relaciones directas de transacción y autonomía, superando la dependencia y la subsistencia<sup>50</sup>. Contrario a esto, durante la Modernidad, estos sistemas de intercambio se encuentran culturalmente prescritos, porque en la ciudad contemporánea, ya no existen modelos de relación similares a los que había entre el monasterio y el feudo que tuvieran el andamiaje necesario para adaptarse a las nuevas necesidades productivas sin modificar las estructuras sociales. Ahora, la homogenización de la sociedad y de todos sus ordenamientos técnicos y culturales se ven disminuidos ante el empuje de los sistemas económicos. Tales procedimientos se repiten de manera intensiva y con una mayor incidencia en todos los niveles durante la época moderna, con la utilización de nuevos

instrumentos que aceleraran dichos mecanismos de interacción entre manufactura y sociedad.

G. Duby, en su libro *San Bernardo y el arte cisterciense el nacimiento del gótico*, hace referencia a esta homologación y flexibilización del sistema medieval para crear nuevas formas, en este caso, mediante la perfección técnica y la fuerza del conjunto, pero dentro de la doctrina social imperante de reflexión y de sentido eficiente tanto del desarrollo material como espiritual que subordina las demás artes que integran la edificación.

Todo lo que le devuelve el suelo fecundado por la técnica debe consumirse en un embellecimiento del mundo, a través de actos que erigen en medio de tierras bien cuidadas, limpias, claras, las edificaciones de las que se destierra todo lo superfluo; obras contenidas, reprimidas, severas como deben serlo aquellos que caminan sin equipaje, duras y simples como herramientas perfectas. Bellas, por consiguiente, y por ello buenas, pues no existe ninguna discordia entre la estética y la ética<sup>52</sup>.

Las expresiones de la congestión, durante la Edad Media, se pueden indagar como parte de una evolución del medio arquitectónico y urbano, en la que esta se encuentra unida a la formación de la sociedad y está respaldada con sus equivalentes constructivos religiosos y civiles. Los cuales, a medida que crecen, expresan las nuevas dimensiones que han adquirido las fuerzas del mercado y los diferentes acontecimientos que han sacudido la sociedad<sup>53</sup>, en este caso, obras magnánimas y desproporcionadas como son estos templos rigurosos donde se impone un

<sup>49</sup> (236) **Duby, Georges**. *Le temps des cathédrales. L'art et la société*, 980-1420. [trad.] Arturo R. Firpo. Madrid : Ediciones Cátedra, 1975, 2010. Pág. 115

<sup>50</sup> La recuperación de la base social perdida de las ciudades del mundo antiguo en la edad media, permite establecer las relaciones con base en nuevas funciones políticas y administrativas que se organizan a través de las nuevas formas productivas, estos conducen a nuevos valores culturales que afectará la representación económica de las urbes del futuro. “Sobre estas bases se organizan instituciones político-administrativas propias de la ciudad y que le dan una consistencia interna y una mayor autonomía con relación al exterior. Es precisamente esta especificidad política de la ciudad lo que

hace de ella un mundo en sí mismo y define sus fronteras como sistema social, La ideología de pertenencia a la ciudad, prolongada incluso hasta ya avanzada la sociedad industrial. se fundamenta históricamente en este tipo de situación.” (237) **Castells, Manuel**. *La question urbaine*. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 277

<sup>52</sup> (238) **Duby, Georges**. *San Bernardo y el arte cisterciense : (El nacimiento del gótico)*. [trad.] Luis Muñiz. Madrid : Taurus, 1981, 1989. Pág. 107

<sup>53</sup> En el Otoño de la Edad Media se expresa ya este cambio en el tamaño que ha adquirido la población urbana y la calidad de los espacios en la ciudad, en donde los hechos

grandioso estilo, emulación de la magnificencia y el poder humano que tuvieron consecuencias en el perfeccionamiento de la urbe gótica, por intermedio de la realeza, el clero y la burguesía que aspiraban a una formas nobles y esclarecidas. La colectividad medieval tuvo la posibilidad de reconstruir el poder de la sociedad sobre el misticismo y el intercambio comercial, desde la elaboración de las grandes iglesias a la consolidación de los centros manufactureros, así como la de tomar diversas direcciones culturales que identificaban la intensidad y el tipo de relaciones que modificaron la estructura urbana, en donde el aumento de sus habitantes y de las relaciones entre las diversas instancias sociales y gremiales cobijaron el comercio y el intercambio como la base de su desarrollo<sup>54</sup>.

El sustrato básico de esta evolución es la ciudad articulada al campo, la cual, desde el principio, adquirió limitaciones sociales y diversas categorías de apropiación económica por parte de la nueva colectividad que trataba de hacerse un espacio económico, creando una serie de conflictos de intereses y una ganancia forzada de privilegios contra las diversas castas sociales que mantenían el poder, ya que existía una “armonía” entre las diversas formas sociales de ambos sistemas, una alianza económica que beneficiaba a todos los sujetos en colectividad o agremiación y unos contenidos racionales simples con articulaciones formales concretas en sus construcciones paradigmáticas antes de la llegada de las instituciones urbanas laicas. Esta “hermandad” entre campo y ciudad

---

culturales tienen una amplia consecuencia en el desarrollo de las formas sociales y de los inmuebles elaborados para llevar a cabo las actividades o las solemnidades. “En el banquete de la coronación, en 1380, es la congestión de invitados, sirvientes y espectadores tan grande, que es menester que los dos servidores de la corona destinados a este fin, el condestable y el mariscal de Sancerre, hagan a caballo circular las fuentes. Cuando Enrique VI de Inglaterra fué coronado rey en París, en 1431, se introduce tumultuosamente el pueblo en la gran sala de palacio, desde las primeras horas de la mañana, para contemplar el espectáculo y ver de atrapar y comer a hurtadillas algo. Los miembros del Parlamento y de la Universidad, el prévôt des marchands y los regidores apenas pueden alcanzar la sala del banquete a través del gentío, y cuando, por fin, están en ella, encuentran las mesas destinadas a ellos ocupadas por toda clase de menestrales.” (239) **Huizinga, Johan**. El otoño de la edad media; estudios sobre las formas de la vida y del espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos. [trad.] José Gaos. 6. Madrid : Alianza Editorial, 1930, 1985. Pág 71.

proviene de la prevalencia de la tenencia de la tierra, no solo para el cultivo, sino para las diversas formas de ocupación que fueron surgiendo de manera gradual y que se inclinan con el tiempo hacia un dominio político sobre la urbe como un centro direccional de la economía. Cuando el burgo se hizo insostenible, debido a que sobrepasó su capacidad poblacional y sus necesidades físicas y ambientales, obligó a los propietarios de la ciudad, príncipes y obispos, a ceder económica y espacialmente terrenos para el mantenimiento del sistema de integración mercantil que había sido creado, una forma de unidad de reproducción colectiva que tendría consecuencias espaciales a medida que el sistema avanzaba. Antes del ocaso de la ciudad de los burgueses y el ascenso de los súbditos a ciudadanos, la ciudad se instituyó en algunos casos como centro de producción artesanal, mercantil y artística, para disponer en conformidad a este progreso de una arquitectura relevante a la imagen de sus residentes.

La ciudad y sus métodos de crecimiento continuo redundan en acciones de pertinencia económica y social que explotan la congestión de manera expresa como su recurso de crecimiento urbano y demográfico, condiciones de función y de reproducción del espacio que provienen de un curso histórico, un hecho inevitable y condicionante que hace que los bienes y servicios deban permanecer inmutables, porque le dan la esencia y la razón de ser a la urbe. Así, se debe transformar de manera cons-

<sup>54</sup> La iglesia, como epicentro de la cultura y el comercio, fue la mayor beneficiaria del cambio social durante la Edad Media, debido a ser la mayor propietaria de tierras entre la zona que es de “transición” entre la ciudad y el campo, generando más iniciativas de crecimiento urbano y económico de lo previsto en aquella época. “El dinero obtenido por los lotes de terreno cedidos a los burgueses proporcionaba una fuente de ingresos cada vez más abundante. El aumento de la población suponía el aumento correspondiente de los alimentados eventualmente a costa de bautismos, matrimonios y fallecimientos. Los mercaderes y los artesanos se agrupaban en cofradías devotas afiliadas a una iglesia o monasterio por medio de rentas anuales. La fundación de nuevas parroquias, a medida que aumentaba la cifra de los habitantes, multiplicaba el número y los recursos del clero secular.” (240) **Pirenne, Henri**. Les villes du Moyen Age. [trad.] Francisco Calvo. 8. Madrid : Alianza, 1971, 1987. Pág 108.

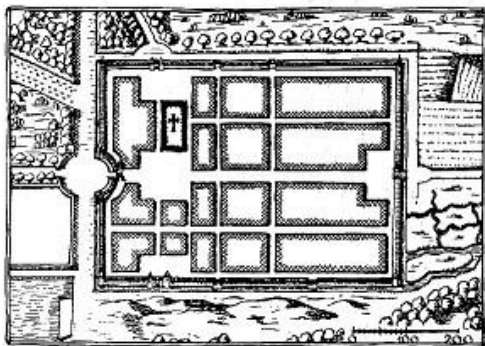


Fig. 85. Plano de la ciudad de Richelieu, Siglo XVII

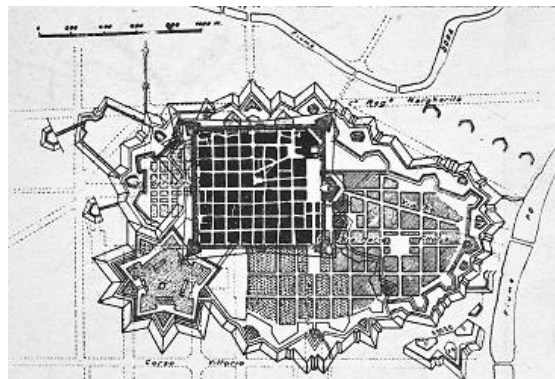


Fig. 86. Plano de la ciudad de Turín, desde la época romana hasta el siglo XVIII.

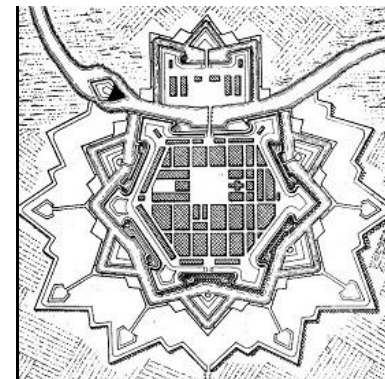


Fig. 87. Plano de la ciudad de Sarrelouis o Saarlouis, Fundada en el siglo XVII.

tante la congestión para preservar e impulsar la permanencia de la ciudad, la que se mantendrá bajo las mismas circunstancias de beneficio generalizado, pero en distintas formas, interviniendo de manera categórica los “modos de producción”, los que la arquitectura y la ciudad poseen desde el advenimiento de las fuerzas productivas, una serie de procedimientos que se convirtieron en prácticas fundamentales de la sociedad, tanto en la elaboración como en la modificación de sus productos materiales y espirituales. A lo largo del tiempo, se ha incubado condicionalmente esta serie de procesos socioeconómicos, así como una ampliación y una dependencia de sus procedimientos congestionados que han llevado a un crecimiento ilimitado de la urbe, en el que siempre estará presente un conjunto de contradicciones en la formación del medio urbano, ya que la población aspira a mejorar su ya inestable calidad

de vida, encontrándose reducida a sumarios culturales y laborales expeditos de sometimiento y desgaste, por las mismas circunstancias que promueven su desarrollo y su eficacia.

Estas situaciones históricas, reconocidas como una práctica política que redunde en el crecimiento de las ciudades y que inevitablemente genera conflictos, se encuentran fijadas y elaboradas por el progreso positivo, en la correspondencia entre los avances técnico-económicos y su progresivo perfeccionamiento. Un ejemplo son las ciudades imperiales<sup>55</sup> o ciudades “libres”, pues poseían una autonomía política y financiera concedida por alguna autoridad nobiliaria, lo cual les facilitaba libertad de actuación comercial y sociocultural, situación que posibilitó, en estas ciudades-Estado, una independencia en sus rasgos formales y en su identidad colectiva. De igual manera, estas autarquías medievales, renacentistas o barrocas fueron primero centros de producción que tenían

<sup>55</sup> Halberstadt es una ciudad alemana, localizada en el estado de Sajonia-Anhalt, que sirve de ejemplo del paso de las ciudades episcopales a ciudades imperiales, por el crecimiento de las órdenes religiosas y por uso intensivo de las actividades comerciales que desarrollarían un tipo de arquitectura como parte de la expansión política y social “[...] estas relaciones cambiaron en el transcurso de los siglos XII y XIII a favor de la población laica. La corona de la ciudad con la catedral y el convento de Nuestra Señora continuó en pie y fue terminada, pero hubo que abandonar sus dependencias fortificadas. El mercado había ensanchado su recinto. El aumento de la población hizo

que el castillo episcopal quedara completamente cercado por la ciudad burguesa. La relación de fuerzas al menos se había equilibrado como mínimo. Allí donde el obispo no estuvo protegido por el idealismo de la institución y por fuerzas exteriores, tuvo que sucumbir, como ocurrió en numerosas ciudades episcopales que, en los siglos XIII y XIV pasaron a ser ciudades imperiales”. (241). **Braunfels, Wolfgang**. *Abendländische Stadtbaukunst*, (Urbanismo occidental). [trad.] Ramón Ibero. 1. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1987. Pág.31



un régimen político propio, acorde a esta suficiencia política, una representación arquitectónica y urbana propia (Fig. 85-87).

Estas formas y organizaciones espaciales son exigidas por el cambio que experimentan las fuerzas económicas, y si estas se mantienen inmóviles o permanecen en una estabilidad relativa, los medios físicos y técnicos que asumen la construcción de la urbe se mantendrán. Así, el estado físico de las urbes se mantuvo relativamente suspendido hasta la llegada de la modernización, que le otorgó una nueva imagen y representatividad simbólica a los procesos comerciales, suplantando las tradicionales nociones de la belleza y la lógica formal, con la espiritualidad de los centros clericales y el poder de las ciudades imperiales, debido a la lógica del nuevo orden social que lleva consigo la producción mecánica, la cual modificó las condiciones socioeconómicas del medio ambiente natural y el construido por la concentración de la población y su aumento significativo en densidad y ocupación, como del nuevo rol que adquirieron los regímenes señoriales laicos y religiosos.

### 1.17 La Ilustración en la evolución de la congestión

Al hablar de “ilustración”, hacemos referencia al uso de metodologías propias de la razón y el empleo del nuevo conocimiento científico para la solución de los problemas generales en la ciudad, tanto funcionales como formales, en la aplicación de objetivos humanísticos y artísticos y su implicación en la crítica de la historia, con lo que se empiezan a liberar los habitantes de la urbe de las dificultades propias heredadas de la sociedad jerarquizada y de las condiciones materiales que pesaban sobre ellos, como el hacinamiento, la obsolescencia y lo figurativo.

<sup>56</sup> (242) **Vidler, Anthony.** The Writing of the walls : architectural theory in the late Enlightenment. (El espacio de la Ilustración, La teoría arquitectónica en Francia a finales del siglo XVIII). [trad.] Jorge Sainz. Madrid : Alianza, 1986, 1997. Pág. 16

<sup>57</sup> Por comopolitanismo se hace referencia a los principios de una vida civilizada y a la encrucijada de muchas culturas que se presentan en la ciudad como novedades for-

En este caso, la congestión, es un procedimiento que se encuentra justificado por un movimiento ideológico y cultural, que promueve la expansión intelectual y comercial de la sociedad mediante el uso de nuevas categorías formales y culturales dadas por la reforma del sistema y por las nuevas transformaciones científicas en la arquitectura y el urbanismo, a partir de una apertura política de los organismos que detentan el poder. La Ilustración, en su empeño crítico hacia las ciudades, promueve una nueva visión de la urbe y, sobre todo, de sus edificios, ya que la ciudad existente en ese momento era despreciada, habiendo superando los límites en su extensión, servicios y densidad, la que se ha recreado sin orden en las aglomeraciones y la que ha permanecido sin la evolución de las estructuras heredadas de las urbes desde sus más remotos orígenes.

A. Vidler nos recuerda las intenciones de la reforma de las instituciones civiles de la ciudad ilustrada:

[...] con un sentido más elevado de la competencia industrial procedente de Inglaterra: todo ello contribuyó al desarrollo de un verdadero discurso de las instituciones. Inspirado en la filosofía social y la teoría económica de los enciclopedistas y sus círculos, beneficiándose de la investigación académica en medicina y física así como de la creciente profesionalización de arquitectos e ingenieros, los debates afectaron a la redefinición de la fábrica, el hospital, la prisión, el hospicio y toda la gama de construcciones públicas que daban servicio a la ciudad y al campo, desde los mercados a los cementerios<sup>56</sup>.

De esta manera, resurge un cosmopolitanismo<sup>57</sup> que será el nuevo paradigma de la ciudad culta y liberal, protagonista de la actuación pública

mativas, también es el símbolo por excelencia de la Modernidad. Para Oswald Spengler, es la consecuencia de la existencia de toda civilización, pero también es el rechazo a la fatalidad que persigue al avance y supervivencia de toda sociedad. “Todo ‘pueblo culto’ es una corriente de existencia: pero el cosmopolitismo es mera asociación de ‘inteligencias’, Hay en todo cosmopolitismo odio al sino, y sobre todo a la historia como expresión del sino.” (243) **Spengler, Oswald.** Der Untergang des



sobre el advenimiento de una realidad urbana diferente, un acontecimiento en la mentalidad social de la urbe que tendrá una implicación en el diseño y en la realización de las diversas actividades que surgirán en la nueva ciudad de la Ilustración, ya sea por la tendencia a adquirir una inédita consciencia histórica por parte de la colectividad, que implica la recuperación del pasado glorioso de la nación, o por las contradicciones inherentes a la aplicación de inesperados avances técnicos y económicos. En este proceso, también actúan las consecuencias de la relación entre el habitante y el medio urbano, ya que estas metodologías complejas y sistemáticas han forzado la construcción de la ciudad, y serán estos recursos materiales y las actitudes estéticas las que posteriormente se incorporarán al desarrollo integral de la evolución modernista. Los productos básicos que resultan de esta unión sistemática son propuestas arquitectónicas con un mejor respaldo social y una mejor organización urbana, enfocadas, desde una disciplina técnica y científica, en el ordenamiento de las formas y de sus recursos de articulación, debido a la demanda de vivienda, equipamientos y servicios por el aumento de la población.

La consecuencia de estas políticas es la unión de la sociedad en nuevas expresiones y nuevas actividades, en armonía con su visión de conjunto, que es la convivencia por medio de la búsqueda de la libertad y la igualdad, una idealización deudora de la utopía, que resultó infructuosa e inoperante en sus postulados de gestión, de bienestar y de conciliación de la urbe, también en la reivindicación de una igualdad entre los individuos en su origen natural y racional, así como del rechazo al artificio en el ordenamiento y categorización a los que se encontraba sometida la colectividad urbana. Esta ampliación de las responsabilidades de la sociedad, de manera general en todos los campos, dio como resultado el declive y la exclusión, por motivos políticos y económicos, de la participación en las soluciones a los problemas técnico-funcionales de la ciudad y a zanjar las diferencias entre los diversos grupos sociales que, con la seguridad y libertad adquiridas tanto por el individuo como por la

comunidad, no supieron explotar las deficiencias y los vacíos que ha dejado este proceso de asociación y equilibrio en la ciudad de la Ilustración y la fraternidad.

De esta manera, no era posible que se diera una defensa de una nueva conformación urbana ni de un equilibrio social diferente en las ciudades del antiguo régimen, la cual no resultó adecuada al nuevo orden promulgado por estadistas y profetas del progreso, ya que los instrumentos de ordenación eran más formales que funcionales, pues la congestión seguía siendo un proceso connatural a la familia y al crecimiento de la urbe debido a los procedimientos tradicionales de ventaja económica y especulativa y por sus inefables consecuencias de ineficacia e insolidaridad en la sociedad urbana, que no representaba los intereses comunes de la totalidad de la población. Los habitantes de la ciudad del pasado se vieron sometidos a situaciones extremas de hacinamiento y pérdida de su calidad de vida, por ello, se orientaron las propuestas del desarrollo urbano a partir de estrategias de aprovechamiento de los procedimientos técnicos y constructivos que estaban surgiendo a la par del dominio político, la estratificación social del suelo y del espacio de las ciudades, cuyo fin era beneficiar el proceso de densificación y de concentración extrema de actividades.

Esta transformación urbana se ha dado de manera deficiente desde las primeras crisis de la urbe razonada hasta la industrializada, con un discurso inconcluso y complejo que ha beneficiado los procesos económicos antes que los sociales. Esto se evidencia en que, a lo largo del tiempo, se han mezclado argumentos desde una inobjetable certeza: dar soluciones funcionales a las masas y a sus condiciones de vida infrahumanas, tanto a los antiguos habitantes como a nuevos residentes urbanos, con el refinamiento de las técnicas de construcción y la propuesta de nuevas tipologías edificatorias. A la par de estas respuestas al medio construido en la ciudad que se transforma, existen otras respuestas de carácter justificatorio y abstracto que no resultaron ser tan adecuadas,

---

Abendlandes (La decadencia de Occidente : bosquejo de una morfología de la historia universal). [trad.] Manuel G. Morente. 10. Madrid : Espasa-Calpe, 1923, 1966. Pág. 218

como los inicios de la alienación<sup>58</sup> del hombre y la transformación radical de la naturaleza, con lo que se da a conocer la condición ambivalente y subjetiva de la colectividad, pues todo se convierte en valor de cambio. En este proceso, también harán presencia de forma progresiva las variables más conocidas de la contemporaneidad, como son el desarrollo de las fuerzas productivas, la lucha de clases, el declive ético y moral del habitante urbano, etc. De igual manera, se presentan otras insuficiencias o carencias básicas de la sociedad, ya sea a nivel de un ideario político que cambia a conveniencia, de las nuevas posturas ideológicas, del conocimiento científico positivo o de la fractura de la sociedad tradicional, etc.

Esto ha llevado inevitablemente a la construcción de medios o recursos para sostener la ciudad ilustrada, pero también se ha llegado a una desorientación en el proceso histórico, no como un *continuum* del que se esperaba que profetizara el desarrollo futuro de la ciudad, sino como una *expansión* coercitiva y dominante en la forma de confeccionar la realidad que se ha venido procurando y en la que se desea establecer la relación entre los nuevos procedimientos urbanos como una disciplina que procura soluciones adecuadas a las problemáticas de densidad, servicios y trabajo, novedosamente afirmados mediante elaborados conceptos de noción científica que harían surgir la ciudad de nuevo. Estas orientaciones de un nuevo cuño humanista y de confianza entre la ciencia y el arte, como los ejes cartesianos de la composición, la ordenación de las avenidas y los jardines, la realización de puentes, acueductos y fuentes, la disposición y la ampliación de la ciudad, la importación o la interpretación de modelos clásicos, etc., procuraron no radicalizar las propuestas y las soluciones en sus acciones globales hacia la resolución de conflictos en la ciudad, sino intervenirla de acuerdo con el sentido

<sup>58</sup> “El desequilibrio del hombre moderno nace por la división de clases y las discordancias entre ellas por causas de la producción extendida y las exigencias desbordadas que se le hacen a la sociedad. Este proceso se inició en la época ilustrada y se fue complejizando a medida que avanzaba el progreso urbano. Lo cierto es que la libertad del hombre está enajenada (alienée) y ése es el meollo de la cuestión. Es así como aparece la idea de que, bajo condiciones de civilización, el hombre se halla enajenado, es decir, que no se posee a sí mismo. La noción de enajenación aparece a lo largo de

del arte, con una perspectiva de coherencia ideológica, a partir de los cuales se establece un equilibrio socio-cultural del espacio. Un ejemplo son las propuestas de diseño arquitectónico y urbano de Benito Bails, matemático y arquitecto español de la Ilustración.

El proyecto de un edificio es para Bails un proceso esencialmente mental. Pensamiento total del mismo - o «idea total»-, dibujo y modelo como medio de control de «las masas generales, de las cuales pende todo el buen efecto... » son las fases necesarias previas a la construcción. De ahí pasa al estudio tipológico del mismo o distribución, que divide en exterior comenzando por las avenidas, es decir, por su inserción en el entramado urbano- e interior, donde analiza las distintas piezas del mismo escalera, su hueco, peldaños, apartamentos, salón, retretes, galería ... - para terminar con el estudio de la proporción de las piezas del mismo. Todo se ejemplifica por medio de distintas plantas, que constituye un preciso estudio tipológico en clave racionalista, ajena a toda preocupación representativa<sup>59</sup>.

En este caso, las operaciones de diseño y construcción de la edificación en la ciudad del iluminismo obedecen a un control total de la expansión productiva y territorial, las que también incluyen la adopción de formas y modelos que prescinden de la improvisación que caracterizaba a la urbe antigua, mediante la concepción ético-racional del ente urbano al que se le aplican mecanismos disciplinares que aglutinan la idea general de ciudad coherente con unidad, con el fin de darle estructura a los elementos dispersos. Esta nueva posición ideológica socaba la idea de historia criticando sus procedimientos, y da la posibilidad de sistematizar la arquitectura y el urbanismo mediante la transformación de las estructuras que permiten la adecuación del espacio a raíz del cambio de la

todo el Contrato social de Rousseau. La convicción de que, en una sociedad corrompida, el hombre ‘está fuera de sí’ constituye el inicio germinal de una corriente revolucionaria de pensamiento, que había de desembocar en la teoría marxista de la alienación”. (216) **Giner, Salvador**. Historia del pensamiento social. 10a ed. ampliada y actualizada. Barcelona : Ariel, 1967, 2002. Pág. 331

<sup>59</sup> (200) **Francisco Calvo Serraller, Fernando Checa Cremades, Mireia Freixa**. Ilustración y romanticismo. Barcelona : G. Gili, 1982. Vol. 7, Fuentes y documentos para la historia del arte. Pág. 200

sociedad cada vez más distinta e incompatible, en número y en necesidades. Esto da inicio a la regulación y normalización del trazado urbano y las obras de arquitectura mediante una serie de metodologías razonadas, unas investigaciones empíricas en donde estas no se encuentran todavía influenciadas o determinadas por el carácter sociológico y político que adquirirá la ciudad industrial.

Las acciones de la congestión en la ciudad ilustrada, en densidad y magnitud, forman parte del inicio de la debacle sociocultural de las colectividades urbanas de manera generalizada, ya que la congestión no es solo un hallazgo de la Modernidad, sino que el pensamiento ilustrado reafirmó su invención y su consecuente reflexión a través del inicio del funcionalismo, la función integral del objeto y la noción del espacio útil. De esta manera, la congestión, como producto de la capacidad de validar la utilidad del espacio, es utilizada para conciliar intereses entre la ciudad y el medio social, construido por establecer principios absolutos de cómo organizar la vida social y cotidiana con base en las actividades que aquellos teóricos, comerciantes o representantes de las sociedades o instituciones querían ejercer sobre la orientación de que la arquitectura y la ciudad trascendieran a partir de principios políticos, económicos o filosóficos y físicos.

En *Génesis y superación del funcionalismo en la arquitectura*, Alberto Pérez Gómez traza el origen del desarrollo de la forma eficiente y económica, ligada por igual a la técnica, la filosofía y al arte, cuyo periodo de transición fue el siglo XVIII:

[...]cuando comparamos el proto-positivismo de las teorías platónicas de finales del siglo XVII con la intencionalidad que subraya la arquitectura neoclásica en general, resulta evidente que fue precisamente debido a la adopción de los principios de la fi-

losofía natural -y, paradójicamente, a través de su pasión por problemas técnicos, que la teoría arquitectónica aparece como tradicional. Nunca antes del siglo XIX la teoría renunció a su papel fundamental de dar razón última de la práctica; su carácter como instrumento de dominio técnico siempre pudo reconciliarse con su dimensión metafísica. Las matemáticas se aplicaron durante la ilustración a la discusión y solución de problemas técnicos; su acción, sin embargo, siempre se vio limitada por la presencia de una Naturaleza trascendente que inculcaba en el hombre respeto y humildad. La Naturaleza no se presentaba al hombre como un agregado neutral de objetos impersonales de carácter exclusivamente material, un mundo que él pudiese dominar a voluntad sin preocuparse por implicaciones éticas o estéticas. Por el contrario, la revaluación del "hacer", de la dimensión técnica de las disciplinas humanas, revitalizó la percepción de la realidad inmediata como fuente primordial de símbolos. El "hacer" nunca se redujo a una simple *praxis*, siempre fue *poesis*<sup>60</sup>.

La congestión contemporánea proviene del crecimiento *ilustrado* del siglo XVIII, el cual hace énfasis en que la razón es el medio para abordar los nuevos problemas de la urbe y sus necesidades, ya sea mediante las arquitecturas ilustradas de Boullée o el sopesamiento del estado de las de Blondel, en el cual el aumento de la población y su cambio de mentalidad es un hecho político, descrito por estos autores cuando los habitantes urbanos han adquirido una organización política, o la sociedad ha tomado consciencia de su realidad urbana, con lo cual se ha visto modificada la inercia del tiempo histórico, como también el establecimiento de sistemas conceptuales que pueden llegar a ser compatibles con los mecanismos económicos implantados, ya que, en esta época, se instituyó el fundamento de la evolución del individuo y su acceso libre a las ciencias y a las técnicas, la libertad efectiva en el acceso a la propiedad, en nuevas actitudes y creencias frente al mundo y la ausencia de intrusiones por parte de los poderes nobiliarios y eclesiásticos<sup>61</sup>.

<sup>60</sup> (199) Gómez, Alberto Pérez. La génesis y superación del funcionalismo en arquitectura. México : Editorial Limusa , 1980. Pág. 139

<sup>61</sup> La ilustración es sinónimo de progreso ético y moral en la capacidad de zafarse del pasado y acoger los procesos racionales y naturales que estaban a la mano del hombre, este empirismo involucraba que cualquier persona podía cambiar desde que tomara

consciencia del entorno que le rodea y que puede evolucionar de acuerdo a la naturaleza y la razón. "La evolución ha introducido toda una nueva escala de valores. Si para el siglo XVIII el ideal consistía en lo racional en lo natural, y aun en lo primitivo e intacto, para nosotros lo deseable se identifica más bien con el fin último del proceso

Esta evolución presenta un punto de inflexión en la Ilustración, cuya primera característica es la recuperación académica y formal de la Antigüedad y de sus culturas; en segundo lugar, se caracteriza por el posicionamiento de la técnica en la necesidad de avanzar en el desarrollo de nuevos sistemas e infraestructuras, ya sean carreteras, puentes o canales, que dieron origen a las escuelas de ingeniería, y de simplificar las expresiones formales y de pensamiento del denominado “antiguo régimen”. Actitudes que se pueden denominar como una toma de conciencia, donde empieza a converger la utopía y la realidad, de acuerdo a anhelos sociales de igualdad.

Es aquí donde surge el concepto de la organización de las relaciones entre la sociedad y el medio ambiente natural y urbano, y donde se pueden diferenciar las propias reglas de conducta pública y política, de la oferta y la demanda que insta al análisis y exploración de la ciudad. Este concepto establece, a partir de la labor teórica de la ilustración a la modernidad, que la organización de la sociedad experimenta tres tipos de transformaciones que se suceden a grandes saltos, desde los primeros asentamientos de la Antigüedad a las formas concentradas de la actualidad<sup>62</sup>. La primera, corresponde a la organización espacial de los asentamientos, que no ha cambiado en su esencia hasta hoy día; la segunda, concierne a la jerarquía política que se instituye transformando el antiguo asentamiento y dando forma a la arquitectura y la ciudad; la tercera, corresponde con la Ilustración, cuando se presenta un salto cualitativo que se orienta hacia la valoración del entorno y la aplicación de métodos racionales generalizados. En esta, la falta consciente y necesaria de jerarquías, así como la yuxtaposición de diferentes tejidos urbanos, homogeniza las tramas urbanas y da prioridad a las funciones y al desarrollo coherente del repertorio compuesto y complejo de la ciudad. Así, los parques, los espacios verdes, las vías, etc., al igual que la sostenibilidad,

la accesibilidad y la periferia, son puestos sobre el papel del diseño urbano, en el que prevalece la necesidad de una interacción social, mediante la apropiación del lugar, la conexión con el campo, la calidad de los espacios, etc.

La propuesta urbana de San Petersburgo, por iniciativa de Le Blond, de 1712 (Fig. 88), y la propuesta para la ciudad de Edimburgo de J. Craig, de 1767 (Fig. 89), o la propuesta de ampliación de la ciudad de Ludwigsburg en el reino de Wurtemberg (Fig. 90), son ejemplos de tales manifestaciones, pues resumen los antecedentes de la tercera y última evolución de la ciudad hasta hoy día, al introducir nuevos conceptos y nuevas premisas articuladas a la naturaleza, a la razón y a la utilidad mediante el uso de la ciencia, del espíritu geométrico que proviene del racionalismo científico de Newton, al saneamiento mediante la técnica y la reorganización social de las formas de vida mediante la aplicación eficiente de la arquitectura y el urbanismo.

Los ejemplos de este periodo de la Ilustración, obras de arquitectura como el Capitolio de Washington D.C. (1793-1823), de *William Thornton* y *Benjamin Henry Latrobe*; la iglesia de La Magdalena en París (1757- 1842), de *Pierre Contant*, *Pierre-Alexandre Vignon* y *Jacques-Marie Huvé*, o el Recinto Conventual de San Blasien en Baden-Wurtemberg (1768-1783), elaborado por *Michel D'Ixnard* (Fig. 91-93), son no sucede solamente en el campo del arte, ya que la injerencia pragmática y técnica de la Ilustración promovió nuevas metodologías que

abarcaron el accionar general de la cultura, como antes no había sucedido. Entre tales metodologías se encuentra el énfasis en la educación, en las ciencias puras, en la cartografía, en el planeamiento, en la construcción tecnificada, etc.

---

en desarrollo, y nuestros términos de elogio son moderno, al día, adelantado, progresista. Lo mismo que la Ilustración, tendemos a identificar lo que aprobamos con la naturaleza, pero para nosotros no se trata del orden racional de la naturaleza sino de la culminación de un proceso evolutivo que aprovechamos para influir en nuestra existencia.” (244) **Randall, John Herman**. *The making of the modern mind : a survey of*

the intellectual background of the present age, (La Formación del Pensamiento Moderno). [trad.] Juan Adolfo Vázquez. Buenos Aires : Nova, 1926, 1952. Pág. 500

<sup>62</sup> (232) **Soja, Edward W.** *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. [trad.] Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid : : Traficantes de Sueños,, 2000, 2008. Pág. 113

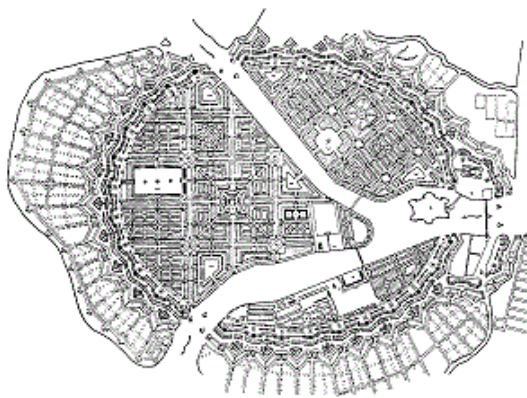


Fig. 88. Propuesta urbana de San Petersburgo por iniciativa de Le Blond. 1717



Fig. 89. Propuesta para la ciudad de Edimburgo de J. Craig. 1767

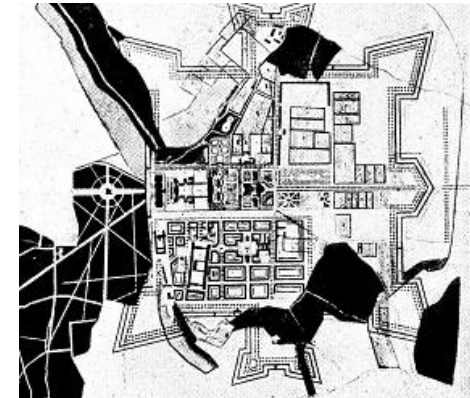


Fig. 90. Propuesta para la ciudad Ludwigsburg hacia 1740

De igual manera, dentro de estos cambios reveladores del siglo XVIII se encuentra la forma en la que coexistieron las realidades sociales con las utopías ilustradas entre lo idílico y lo refinado, que son diferentes a los arquetipos del Renacimiento, pues estos estaban vinculados a ideales humanísticos o religiosos, pero en este caso, la Ilustración se encontraba

más comprometida con la crítica de la ciudad, el progreso en ciernes y la sociedad natural<sup>63</sup>.

El pensamiento afirmativo de las utopías clásicas iba dirigido a un nuevo nacimiento de la colectividad, tanto a la inserción positiva del individuo en la urbe como a la gestación de una arquitectura totalmente diferente que iba unida a un revolucionario concepto de ciudad<sup>64</sup>. Esta

<sup>63</sup> En el texto el Espacio de la Ilustración se recuerda el estado de ensoñación que acompañaba las visiones utópicas de la ilustración, en este caso, Rousseau prefigura la transformación del ser social en estado puro, una nueva sociedad donde es posible todo aquello que fuera opuesto a la ciudad y que reivindicara al hombre del malestar social y urbano en que se encontraba. “El emplazamiento de la sociedad natural de Rousseau podría imaginarse como algo intermedio entre el bosque salvaje y la ciudad civilizada; su forma constaba de un círculo de cabañas sencillas que rodeaban una hoguera común; sus rústicas fiestas tenían lugar alrededor de un viejo árbol, el mayo primero. (...) De esta bucólica visión surgieron a finales del siglo multitud de utopías más o menos sentimentales y naturalistas, unas veces mezcladas con el exotismo oriental o salvaje y otras, como con Sade, definiendo la «naturaleza» como un estado de erotismo desenfrenado. Los arquitectos, a su vez, se apropiaron rápidamente de las imágenes de la rusticidad para aplicarlas a las fabriques y hameaux de los jardins anglais y a la arquitectura de las casas campestres (242) **Vidler, Anthony**. *The Writing of the walls : architectural theory in the late Enlightenment*. (El espacio de la Ilustración, La teoría arquitectónica en Francia a finales del siglo XVIII). [trad.] Jorge Sainz. Madrid : Alianza, 1986, 1997. Pág. 37

<sup>64</sup> Claude Nicolas Ledoux, en *La arquitectura considerada en función del arte*, las costumbres y la legislación, expresa que la necesidad de cambio de una nueva arquitectura, en el incluye una visión general del Estado social y la necesidad de reformular ese medio que es la ciudad, que debe formar parte de “la Conveniencia, el Orden, el Estilo, el Decoro y la Simetría, que tienen entre sí relaciones de igualdad, y que no excluyen lo pintoresco; la Variedad en todos sus aspectos, la Severidad de principios; la Unidad de pensamientos, de líneas; la Unidad, el principio de todo, la Unidad tan deseable y tan deseada, la Comodidad, la Distribución, acogida en todas las capas de la sociedad; la Decoración que da vida a las superficies, la Proporción que las depura; el Genio que eleva los pensamientos; el Juicio que los ordena; el Razonamiento que los discute; el Método que guía al estilo; Minerva, la sabia Minerva que sanciona los decretos (...) Así se componía el Consejo de la majestuosa Naturaleza, cuando la Industria, apoyada en la confianza de las Transacciones, en el impuesto insensible que hace retornar el bienestar y da al solsticio de invierno los sudores laboriosos del verano, es admitido en este augusto tribunal: extiende sus grandes rodillos”. (200) **Fran-**



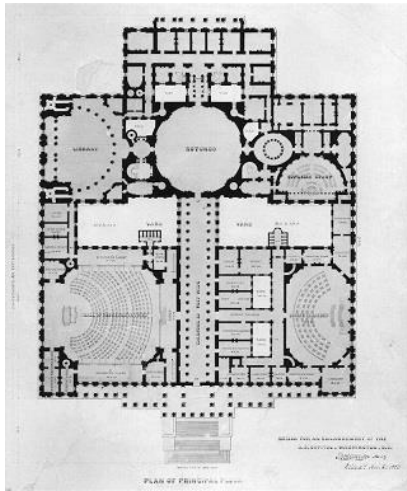


Fig. 91. Capitolio de Washington D.C. (1793-1823), de William Thornton y Benjamin Henry Latrobe, con una propuesta de extensión.

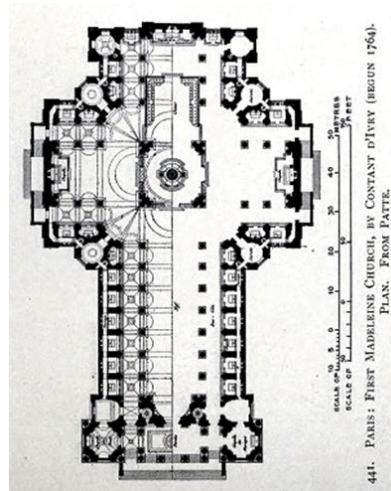


Fig. 92. la iglesia de La Magdalena en París (1757-1842), de Pierre Contant, Pierre-Alexandre Vignon y Jacques-Marie Huvé

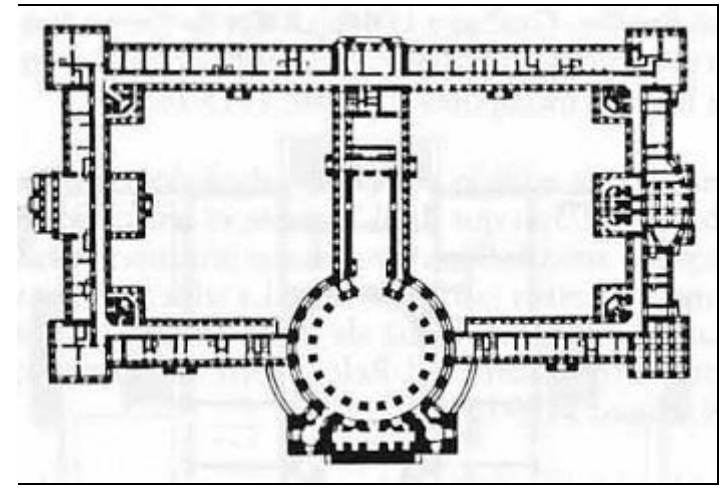


Fig. 93. Recinto Conventual de San Blasien en Baden-Wurtemberg (1768-1783), elaborado por Michel D'Ixnard

nueva arquitectura incluye la triada sociedad-industria-justicia, que cuenta con las nociones de igualdad y unidad en forma generalizada, apropiadas para el ideal desarrollo del nuevo tejido urbano.

Estas originales formas y conceptos que emergerían de unas nuevas realidades sociales eran las condiciones que habían nacido del rechazo a la naturaleza puramente mecánica, debido al peso que adquirieron las realidades que emergían de la naturaleza humana, sometida a los cambios políticos, ambientales y laborales que estaban asomando en los preludios del siglo XIX. Estas flamantes iniciativas se verían obstaculizadas por los verdaderos rigores y los sacrificios que debían enfrentar los pobladores de la ciudad postindustrial y a que, ante hechos tan evidentes, se necesitaban argumentos o esquemas más complejos, más cercanos a ese nuevo escenario técnico- dinámico que hacía su aparición.

De esta manera, el advenimiento de la ciudad del siglo XIX, ya visualizada desde la Ilustración, a partir del racionalismo abstracto, vendría acompañado de nuevas formas sociales y de producción, fundamentadas en el pensamiento científico, pero condicionadas por la experiencia de la naturaleza humana y su proceso evolutivo orientado hacia el progreso. De esta manera, la arquitectura estaría ligada a la manufactura mecánica y a las nuevas necesidades de su población. Por su parte, la congestión se negaría en una primera etapa, pues la urbe, durante este periodo, fue superada por sus deformaciones formales, ambientales y administrativas, debido a la contaminación, la insalubridad y el hacinamiento, entre otras consecuencias del desarrollo de la ideología del progreso, porque existió una nueva colectividad posrevolucionaria, una emergente colectividad que llenaba los espacios sobrantes o deteriorados de la urbe, tanto en Europa como en América. Este ideario colectivo ha dado lugar a una nueva relación con el entorno natural y humano, en la que una inexplorada escala de valores y una desconocida forma de



existencia hacía su aparición en distintas formas políticas que daban sentido a una ética diferente y a una inesperada evolución de las costumbres del individuo en sociedad, esta utopía se abrió paso sobre la desintegración de las estructuras sociales y económicas dominantes, ya que el cambio general era una necesidad vinculante ligada de manera providencial a la nueva industria y al progreso al que ello conlleva. La congestión de esta forma se convirtió en el método y a la vez en el instrumento que daría solución a esta concentración de actividades y de personas que exigían una aplicación práctica, en la que su influencia en tales procesos debería ser tangible y perceptible, tanto por lo que representa económicamente como en la modelización y en la construcción de un inesperado “sistema social” que forma parte “del mundo de las transformaciones”, ya que, de esta manera, se habrían solucionado, en apariencia, los inconvenientes más urgentes de la urbe, aunque no de la mejor manera.

Así, en la prevalencia de los nuevos parámetros intelectuales de la Ilustración sobre los viejos problemas civiles, sobresale un hipotético ideal purista representado, entre otros, por Jean-Jacques Rousseau, Denis Diderot y Johann Wolfgang von Goethe, quienes aspiraban tanto al conocimiento razonado de todo lo que rodea al hombre como al buen gobierno. No cabían dudas a cerca de que este ideario fuera realizable políticamente, ya que el ser social podía completar cualquier iniciativa, pues se estaba superando así mismo, al igual que a las antiguas estructuras de poder. Por esto, se acogieron como un principio legítimo y auténtico la naturaleza primigenia del individuo, su carácter y su sacrificio, las formas míticas del pasado y sus repertorios eclécticos enaltecidos en el neoclasicismo y el romanticismo, tales reinterpretaciones del pasado clásico se dieron debido al trasfondo social y a la moral de validez universal de los que este era portador. Un ejemplo de la fe en la razón y en las virtudes de la naturaleza, son las visiones morales de Nicolás de Condorcet, un típico ilustrado, portadoras de una profunda creencia en que el hombre es capaz de modificar su destino y los acontecimiento mediante el progreso del espíritu, una finalidad basada en la

libertad y en las coyunturas sociales y técnicas, alejado de causas providenciales y más cercano al devenir histórico:

Todos los errores políticos y morales se basan en los errores filosóficos, y éstos a su vez se relacionan con los errores científicos. No hay ningún sistema religioso ni ninguna extravagancia sobrenatural que no se base en la ignorancia de las leyes de la naturaleza. Los inventores y defensores de estos absurdos no podían prever los sucesivos logros que alcanzaría la inteligencia humana. Estaban convencidos de que los hombres de su tiempo conocían todo lo que podía conocerse y que creían lo que siempre sería creído, y basaron confiadamente sus sistemas en las opiniones comunes de su país y su época<sup>65</sup>.

El paso hacia el cambio de la sociedad en la vida pública se dio al sustituir el entorno de las ciudades mediante el impulso racional ilustrado y la obtención de nuevas formas simbólicas que orientaran la arquitectura decididamente hacia la función. Esto no supuso el esperado cambio radical que se aguardaba en las aspiraciones sociales contenidas, pues la realidad agobiante de las urbes y su estado permanente de precariedad e insalubridad pesaban demasiado. Aunque se hubieran realizado cambios físicos significativos, estos no sustituyeron la imagen negativa, debido a la insuficiencia política y al escepticismo generalizado que se reflejaba en los escasos logros alcanzados para el colectivo civil.

Este sentimiento de lo contraproducente, o el reto a las instituciones establecidas y a lo adverso, como el hambre, la guerra y la peste, en el trágico destino humano que forma parte de las dimensiones humanas de Occidente, se refleja en la visión negativa del futuro y el debacle espiritual de la sociedad en su conjunto, debido, en parte, a la frustración con respecto a los métodos científicos de la edad de la razón que sacarían al individuo de la ruina intelectual y material en la que se encontraba, como también a que muy pocas personas sabían adherirse y aceptar unas formas racionales en las que persistiera un concepto orgánico

---

<sup>65</sup> (245) **Nisbet, Robert A.** History of the idea of progress. [trad.] Enrique Hegewicz. Barcelona : Gedisa, 1980, 1981. Pág. 295

de la existencia, de los valores tradicionales y las creencias religiosas propias de la personalidad del individuo material.

Joseph Mallord William Turner<sup>66</sup> y William Blake (Fig. 94-96), más que artistas, eran individuos pensadores intrigados por el conflicto de los elementos y el mito de la renovación y la proyección del hombre, en la que prevalecen sus complejas visiones de la naturaleza y de la naturaleza del individuo, no alejados del misticismo, la belleza, el simbolismo y la religión. En el caso de la congestión como producto de la ideología iluminista que dio origen a las funciones hegemónicas y exclusivas del acceso al orden racional, la ciencia como reformador de los desequilibrios de la sociedad y de la ruptura cultural con el pasado, surgen toda una serie de tendencias y movimientos a lo largo del siglo XIX que esgrimen su rechazo hacia la razón y una vuelta a las facultades naturales del hombre y de su entorno, reclamando y redimiendo para sí y el mundo tangible las capacidades que encierra el entusiasmo, el instinto, los hábitos y el espíritu, pero también se llega a una radicalización y dogmatización de la libertad o las tradiciones y una desconfianza por la ciencia.

W. Blake, al evaluar adecuadamente el clima de su época, expresa que, si bien su visión del contexto cultural era ir en contra de arpegios y florituras, ya que su producción se caracteriza por ser negativa y su reflexión dramática, no esconde su asombro ante la realidad que le rodea, la transformación de la ciudad y el caos y la confusión en los que se estaba tornando la vida humana, escogiendo, pues, ir en contra de las condiciones establecidas por la Ilustración. De esta manera, Blake establece su posición en contra de “las oscuras y satánicas fábricas”<sup>67</sup> que empezaban a proliferar en el paisaje rural y urbano de Inglaterra, las cuales

se habían convertido en un sinónimo de las cambiantes dimensiones físicas y morales por efectos de la racionalización del ámbito humano y físico, y que se estaban incorporando tanto a la vida cotidiana de las ciudades inglesas como del continente europeo. Una descripción de su actitud la encontramos en el texto *The Visual Arts: a History*, de Honour y Fleming.

Blake aceptaba gran parte del pensamiento ilustrado, apoyando su reivindicación de tolerancia y justicia social y saludando las revoluciones de América y Francia. Pero, al igual que otros románticos, consideraba que los ilustrados no hallaron respuesta para ciertas cuestiones vitales y dejaron un vacío en el centro de su sistema. Su actitud hacia la teoría artística neoclásica era análoga: aceptaba los requerimientos de seriedad, universalidad y pureza, más rechazaba el sometimiento de la imaginación al raciocinio<sup>68</sup>.

Blake expresaba su inconformidad con respecto a las categorías que imperaban en el medio social y en el medio ambiente de las urbes, ambos, producto de la ambivalencia cultural y de la opresión industrial ante el avance técnico-racional del sistema, pues dejaba poco espacio para la imaginación, el atributo o la alegoría, que son críticas veladas a la realidad circundante.

El Romanticismo fue creado para rechazar la esterilidad de la vida racional, y supuso la división y la distribución de las acciones entre la ciencia y la vida cotidiana. Por su parte, la técnica, con su doctrina de la razón, liberó a la sociedad de cualquier programa humano o espiritual, tomando un lenguaje y un discurso diferente al humanismo sensible de los románticos, proponiendo una existencia alejada de los conflictos e

<sup>66</sup> En los albores del romanticismo se pretendía expresar la violencia que se sucedía debajo de la superficie de las cosas, así, “La pintura de Turner, por el contrario, comunica convincentemente una sensación de identificación del artista con la naturaleza, y con la naturaleza como fuerza destructora además de creadora” (246) **Honour, Hugh**. Romanticism. [trad.] Remigio Gómez Díaz. 8. Madrid : Alianza Editorial, 1979, 1981. Pág 36.

<sup>67</sup> (201), **Hartt, Frederick**. Art : a history of painting, sculpture, and architecture. New York : H.N. Abrams, 1976. Pág. 946

<sup>68</sup> (202) **Honour, Hugh y Fleming, John**. The Visual Arts: a History. [trad.] Jordi González Llacer y Marta González Llacer. Barcelona : Editorial Reverté, 1986. Pág. 495



Fig. 94. J.M.W. Turner, El último viaje del Temerario, 1838.



Fig. 95. W. Blake, El infierno de Dante, 1824.



Fig. 96. W. Blake, Adán y Eva descubren el cuerpo de Abel, 1825

incertidumbres de la sociedad. Pero los postulados de la edad de la razón prevalecieron en metodologías de organización y de control de las acciones producidas por las paradojas de la sociedad, sus contradicciones, sus virtudes y sus instintos fundamentales, llegando muy lentamente a influenciar la forma de vida en la Modernidad y a determinar una estructura objetiva bajo la inevitabilidad del progreso.

### 1.18 El sentido de lo trágico en la evolución de la ciudad

A pesar de la existencia de movimientos en contra de la vida racional, sobre todo en las urbes, se pregonaba que lo único que legitima la vida son los pueblos y sus gentes que han permanecido incólumes en contacto con la naturaleza, o aquellas tendencias en las que pensadores o grupos

civiles expresaban que vivir en las ciudades alteraba y cambiaba a las personas<sup>69</sup>. Esta serie de ideas y movimientos de comienzos del Romanticismo, ligados al término progreso, se orientan en contra de la Ilustración, cuyos principales contradictores eran los movimientos nacionalistas de tendencia cultural, artística o política de visión reaccionaria, los cuales nacieron con la intención de devolverle a la historia su propio *ethos* y sus lugares de pertenencia, ya fuera verdadera o falsa, que es privativa de las naciones que se independizan de Estados opresivos o están en vías de desarrollo, y cuyo objetivo es promover las diferencias sociales y productivas con otros países antagonistas que les pueden disputar el poder o la cultura.

Este fenómeno de la razón y de la contradicción, que fue impulsado por el relativismo y la tolerancia cultural, política y religiosa de la Ilustración, de clara vocación utópica y reformista, también se interpreta como

<sup>69</sup> Sobre el mundo literario inglés del siglo XIX, en este caso el entorno sociedad-literatura-ciudad, son significativos desde el punto de vista de una narrativa que rechazaba la Revolución Francesa, al repudio del despotismo y de los orígenes de la democracia moderna anti jacobina, que se identifican con tres temas básicos: “la Naturaleza, la religión, y el matrimonio. La superioridad del campo frente a la ciudad es un tópico de la poesía y de las obras morales de la época; en Inglaterra, uno de los

poetas favoritos de Jane Austen, William Cowper (1731-1800), resumió este concepto en un famoso verso de su poema «The Task»: «Dios hizo el campo y el hombre hizo la ciudad.» (247) **Llovet, Jordi, Riquer, Martín de y Valverde, José María.** Lecciones de literatura universal : siglos XII a XX. 3. Madrid : Madrid : Cátedra [Barcelona] : Institut d'Humanitats de Barcelona ; [Girona] : Ajuntament de Girona, 1995, 2003. Pág. 514

el inicio de un vacío moral y social de los habitantes de la ciudad, el cual debía ser minimizado por las nuevas formas de gobierno, los sistemas económicos y las alternativas culturales, entre otros. Esta insubstancialidad de la sociedad permitió que las ciudades del capital brotaran irremediable e inexorablemente apocalípticas, inicialmente congestionadas y, después, ineludiblemente malsanas.

La urbe, ante el inicio del deterioro colectivo e institucional, no se abordó como una unidad planificada de coherencia espacial y económica, ni como un espíritu socialmente consolidado, sino como una entidad fragmentada y perniciosa, moralista y mística, una visión negativa que se arraigó profundamente en la imagen de la ciudad contemporánea. Este punto de vista predominó no solo en personas del común, sino en académicos, ministros de la iglesia y políticos que se pronunciaron cada vez más desde la malograda definición y la organización de la urbe del siglo XIX y sus dramáticos problemas. La ciudad, de manera progresiva, perdería el criterio político-social en la selección de los elementos para abordar adecuadamente el problema de su conformación, pues, si bien existe una serie de tópicos y malformaciones del concepto de la urbe, hubo tendencias sociales que aumentaron su imagen negativa, como el tradicionalismo o el provincianismo, las cuales glorifican los códigos del pasado, según el cual el habitante tiene una función emotiva o patética, y fueron enaltecidos literariamente<sup>70</sup> y asimilados en dos clases de personas: las que poseían la autoridad y la verdad de la historia, y salvan la cultura, y aquellos que se encontraban dominados por la avaricia, la ambición y la deshumanización.

Esta tendencia de lo trágico en la moral modernista está expresada en los escritos de la época y en el resultado de las múltiples gestiones urbanas efectuadas durante este periodo de tiempo. A. Gouldner, en su

---

<sup>70</sup> La ciudad se convierte en intriga y poder, un lugar de enfermos y moribundos, así “George Lippard y William Gilmore Sims inauguraban la historia de los best-sellers con dos obras, Quaker City y The Yemassee, respectivamente, en las que tanto la degradación moral de las ciudades como las batallas épicas contra los indios proporcionan las sensaciones fuertes que pedía el público. Como es sabido, Poe en The Man of the Crowd, Hawthorne en The Scarlet Letter y Melville en Pierre se asoman al misterio

libro *Dialéctica de la ideología y de la tecnología*, incluye la articulación entre el pensamiento y la acción de la Modernidad, con el sentido trágico que acompaña la frustración de no poder proveer un orden a la sociedad;

En Occidente, el fundamento histórico concreto de lo trágico incluye, de un lado, el desorden radical de ciudades y sociedades fragmentadas, las fragmentaciones griega y medieval. En éstas, los hombres estaban expuestos aún a los mayores cambios de fortuna, a las alteraciones más radicales de la vida cotidiana: a la violencia bruta, la muerte y la esclavitud total. Una segunda raíz histórica concreta de lo trágico en Occidente fue, por supuesto, el cristianismo. Periódicamente vulnerable al pesimismo sobre este mundo, el cristianismo afirmó el sentido de la inextirpable finitud del hombre, junto con una adhesión simultánea a valores absolutos. Después de la declinación de la primera oleada de conciencia ideológica, después que la crítica de la Ilustración de la visión trágica hubo exaltado la esperanza de la felicidad, la visión trágica resurgió nuevamente en la forma del pesimismo cultural y el romanticismo, por ejemplo, en el héroe predestinado<sup>71</sup>.

Desde el siglo XVIII hasta el XX, en los textos de pensadores y académicos como Ruskin, Pugin, Baudelaire o Le Corbusier, se observa la tragedia del hombre moderno, ya sea desde la posición extrema de alcanzar para sí mismo y para los demás la “verdad” de las cosas superando lo que les rodea, o desde un retorno a la historia o su rechazo total, tanto en lo teórico como en lo práctico. En otros casos más moderados, pero no menos desequilibrados, se encuentra el desconocer las causas externas y las sujeciones a otros factores implicados, por lo general, de carácter circunstancial y subjetivo, en las que la incertidumbre y el azar pueden influir en la crítica a la obra de arte en los contextos sociales o en la totalidad del sistema político y económico de la ciudad

de la ciudad y de sus vicios.” (204). **Gutiérrez, Félix Martín.** Literatura de los Estados Unidos : una lectura crítica. Madrid : Alianza Editorial, 2003. Pág. 58

<sup>71</sup> (248) **Gouldner, Alvin Ward.** The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology. [trad.] Néstor A Míguez. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1978. Pág. 106

en el pleno dominio de sus acciones. Estas dificultades, que se presentan al intentar alcanzar a comprender la realidad circundante, se deben, en parte, a una presumible ausencia de autoridad ética y moral del individuo moderno, la cual aplica tanto en las acciones sobre el campo disciplinar de las artes y las técnicas, como en la problemática de conformar un lenguaje verbal crítico que, por lo general, llega a ser altisonante y ampuloso, pues se revela la ausencia de un fluido conocimiento de los contextos que critica y el obcecado afán de reforma, un tanto monolítico y autoritario, que caracteriza a los actores activos y pasivos que intervienen en estas discusiones.

Así, al pronunciarse los críticos o los historiadores sobre una obra de arquitectura o de un área específica de ciudad, en lo que tiene esta de aporte o contenido, suelen afrontar o eludir la verdadera esencia de la evaluación, ya sea en lo cultural o en lo arquitectónico, haciendo que prevalezca un tono fustigador, profético o futurista sobre el destino de la sociedad; así, a pesar de ser o no escuchados o ser víctimas de la indiferencia, les asiste una victoria espiritual. De esta manera, proliferan escritos filosóficos, literarios y periodísticos que culpan a los medios económicos y políticos de las desgracias de la ciudad industrial y posindustrial, en términos generalizados de congestión y decadencia espiritual, hay otros que denuncian el dominio y la imposición de las antiguas estructuras del poder en un inmovilismo escéptico y urbano, así como la poca visión de cambio que ofrecían estas organizaciones, en contraposición a lo que ofrecían los modernos, de la mano de los críticos, de los arquitectos y los artistas.

Es verdaderamente trágico: la sociedad moderna está en plena refundición, la máquina ha trastornado todo; la evolución ha seguido, en cien años, un ritmo fulminante; ha caído un telón, ha caído para siempre sobre nuestros usos, nuestros medios y nuestros trabajos; ante nosotros se abre el vacío y el mundo se precipita en él<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> (249) **Corbusier, Le.** *Vers une architecture*. [trad.] Josefina Martínez Alinari. 2. Barcelona : Poseidón, 1923, 1978. Pág. 19

Esta anotación trágica de Le Corbusier, hecha al inicio del libro *Vers une architecture*, indica el sentimiento que persigue al artista de la Modernidad. Esta tragedia del hombre moderno, descrita en manifiestos o discursos por personas que han sufrido en carne propia las transformaciones y la decadencia del medio físico y cultural de las ciudades, así como las transiciones políticas y económicas que han surtido efecto sobre las artes. Estas transiciones se manifiestan en propuestas nostálgicas o agresivas, regresivas o dramáticas que expresan dudas e incertidumbres, producto de la inestabilidad del medio en sus composiciones. En estas, la técnica y el cientificismo abordan terrenos que antes se consideraban exclusivos de la expresión humana, pues se creía que el arte solo podía llegar a ser producto del espíritu y la belleza, una virtud de la sociedad educada, que invocaba románticamente todas las satisfacciones y dolores de la experiencia humana, lo demás, lo llamativo, lo mecánico, lo transgresor, se consideraba un estado inferior de la cultura.

El objetivo ideológico de la civilización industrializada es su perfeccionamiento por vías de la racionalización, el cual, debido sus acciones fundamentadas en la razón y en lo sensato, contradictoriamente, generó el rechazo a la vida mecánica y a la esterilización espiritual de la colectividad. Esto era visto como una tragedia, por visionarios, filósofos y artistas románticos que plantearon el retorno a la naturaleza, así como el regreso a la posición dominante de los viejos sistemas del orden natural de las comunidades estratificadas, a los viejos símbolos o a los emblemas tradicionales, en los que solo pudieran tener cabida los valores enraizados por el uso y las costumbres ancestrales.

Todas estas acciones endémicas y alienantes de la sociedad, que se reemplazan de manera gradual por otras de similar naturaleza, permiten un estado de desesperanza y a la vez de reflexión en el que la lógica de la racionalización persiste y, otras veces, de acuerdo con las circunstancias, se da de forma perpleja, discontinua o contradictoria. Estas gestiones mecánicas benefician a la colectividad desde la óptica de la produc-

tividad y poseen una inercia cíclica, una cualidad artificial que les permite renovarse a sí mismas porque no conservan las deficiencias y complejos de la naturaleza humana, pues los sistemas artificiales gozan de la capacidad de perfeccionamiento, así sus mecanismos de reforma sean perjudiciales para la comunidad.

Del mismo modo, aparecen las nuevas ciencias, ya sean de la comunicación, políticas, de la educación o urbanas, entre otras, que deben contar con la interdisciplinariedad entre ellas, así como de una yuxtaposición con otras de similar naturaleza, para que surtan el efecto deseado. Así, al combinarse con los nuevos aportes técnicos y metodológicos, aparecerán los mecanismos apropiados para resolver las problemáticas de vivienda, transporte y comercio a partir del siglo XIX. El advenimiento de las múltiples ciencias, sus descubrimientos y su implementación en sistemas asociados a la técnica y a la tecnología dieron productos como el motor eléctrico y la estructura en acero, referentes de una expansión acelerada de la industria y una revaluación de las áreas administrativas y financieras de las ciudades. Esto dio comienzo a una forma diferente de gobernar al hombre urbano, la cual ha promovido un cambio permanente en su lógica interna, condicionada por los medios y sus funciones basadas en las ciencias y en las técnicas que se modifican, amplían y adaptan a las nuevas formas sociales y culturales, de tal forma que, así cambien las colectividades y sus necesidades, las disciplinas científicas y técnicas se renuevan paralelamente a la sociedad.

De esta manera, el concepto de la idea de progreso se ha ubicado delante de toda intervención o acción crítica que se realice en la base de los descubrimientos o de los inventos, así como su influencia en el mundo moderno ha generado un cambio en las acciones humanas, como un referente ideológico y material de amplios matices, generalizable para casi todas las operaciones que la colectividad emprenda de aquí en adelante. Así, el avance material se constituye en un repertorio de procesos y modelos de crecimiento, que buscan optimizar las iniciativas o las actividades en las que interviene la sociedad, de lo cual también resultarán situaciones ambiguas y, a veces, hasta destructoras, tanto de hechos

como de conceptos históricamente comprobados que perderán su capacidad de convocatoria.

La idea de la prosperidad o la bonanza material en el mundo moderno es una sabiduría trágica, ya que los objetos creados por esta y sus logros colectivos son manipulados por la idea de la eficacia, no por sus valores o por sus virtudes, en la que los productos culturales y humanos, como sus triunfos, van perdiendo su esencia o su vigencia.

De igual manera, se encuentra la incapacidad del mismo término “progreso” y su corrección permanente, pues la superación de la sociedad se convierte en una evaluación transitoria que constantemente debe ser valorada, que no se encuentra conforme con las cosas, que deja de lado su interés por los problemas y las respuestas esenciales y que busca una nueva iniciativa y un nuevo parámetro de afirmaciones y reconocimientos. Asimismo, toda idea es embrionaria de otra representación mejor, así como de la imposibilidad de que esta pueda mantener un ámbito determinado y limitado a una serie de bienes y servicios, puesto que el cambio sucesivo y la discontinuidad es la norma de actuación. Este antagonismo endémico de fuerzas y clases en constante lucha le da sentido a las transformaciones urbanas de la Modernidad, porque lleva implícito un plus valor político y económico y una alteración de sus condiciones culturales, sistemas que favorecen la aparición y el desarrollo de la congestión, como de otras tantas herramientas que apoyan el conflicto urbano.

La vida de las ciudades se encuentra dominada por los factores externos a la naturaleza humana, lo cual los convierte en algo habitual en los procesos de innovación y de creación en la colectividad urbana. Ya decía Rousseau, en su conocido ensayo de 1750, que “el progreso de las ciencias y de las artes ha corrompido las costumbres”, pues los hábitos forman parte de un antagonismo entre los valores y los deseos, puesto que lo que predomina en las realizaciones de la ciudad es la ambición sobre las demás iniciativas.



Donde se halle presente el progreso, estará también la técnica con la acumulación de conocimientos y, por lo tanto, surgirán los debates sobre el futuro de la sociedad, pero, como se han venido expresando, estos han pregonado de manera irónica el retorno al pasado, como parte de una controversia universal en la que la situación de precariedad de la comunidad por la pobreza, el hacinamiento y la insalubridad no hubiera ocurrido si no se hubiera sobrevalorado el progreso maquinal y material. Esto, en su momento, correspondía a las respuestas y a las propuestas filosóficas del siglo XIX, expresadas en el utilitarismo, el empirismo, el nihilismo, etc. Tales movimientos se asientan en los contundentes traumas físicos y psicológicos de la colectividad en ascenso, la evolución de sus estados generales improductivos y formales a conductas utilitarias y racionales era un hecho, ya que, al momento de querer volver al proceso evolutivo natural o rescatar los hábitos del pasado, la humanidad ya se encontraba deformada.

De esta manera, el pensamiento, las acciones y las iniciativas son ya de una comunidad compleja, en tanto que las ideas de prosperidad y de triunfo son indelebles de sus perspectivas futuras, por eso, el debate es estéril desde el mismo advenimiento de la urbe industrial, cuando aparecieron las estrategias de desarrollo. La hegemonía de los sistemas productivos<sup>73</sup> y las alianzas entre los diversos intereses que actúan en la sociedad hacen que no sea posible la diferencia o la controversia entre la libertad o la necesidad, como tampoco entre los valores espirituales y las riquezas materiales en una colectividad que se encuentra radicalizada por la producción y el consumo, ya que sus prácticas sociales y urbanas obedecen a procesos mecanizados que facilitan la aparición de

componentes formales y funcionales, como la congestión, que permitirán estas acciones de transformación.

La congestión, como parte de estos componentes que procuran una flexibilización en el diseño y construcción de la urbe, halla un campo fértil de intervención, pues el debilitamiento de los procedimientos disciplinares de actuación en la urbe son intercambiables, y su única fortaleza es la adaptabilidad a los requerimientos de densidades constructivas o poblacionales, como su capacidad para asumir magnitudes formales y funcionales. Los valores, sean los que sean, se pierden en este procedimiento de desarrollo urbano previamente arreglado según los intereses del momento, pues este sistema de saturación se convirtió en permanente e inmutable por sus capacidades para homologarse a la realidad de cualquier ciudad, manteniendo bajo las condiciones anteriormente anotadas su vigencia social e institucional.

Asimismo, la controversia por la pérdida de los valores generales se dirige hacia otras acciones como la equidad, la justicia o la libertad, que son vistas como las fuerzas que llevan el mayor perjuicio cuando se plantean en la urbe las inesperadas transformaciones económicas y demográficas que afectan singularmente a la población, lo cual no se da como un hecho marginal de pequeña magnitud que puede ser tolerado, sino como uno radical que cambia las estructuras y los objetivos del proyecto urbano. De esta manera, aparece la tragedia en las urbes como desventura, infelicidad, miseria y castigo, como un reclamo y como una antítesis de las argumentaciones estratégicas en su aplicación política del llamado pragmatismo social, el cual, de manera esencial, sanciona

---

<sup>73</sup> La sociedad que merece la atención es aquella que detenta algún tipo de poder y sobre la cual recaen los supuestos valores urbanos, ahora hegemónicos, que se encuentran sujetos a cualquier tipo de producción. Esto como parte de la desorientación que ha tomado el colectivo de las ciudades y la pérdida de respaldo a sí misma por parte de la misma sociedad, de esta manera se pueden incorporar a ella, sin discusión, decisiones técnicas que enfatizan en la hegemonía de los sistemas productivos. En este caso la colectividad vendría a ser: “La gran burguesía industrial nacional dependiente que posee una relación ambigua con respecto a la estrategia desarrollista. Si bien pueden existir puntos de contacto en algunos aspectos, este sector ha desarrollado, a través

de sus representantes más calificados, estrategias alternativas en las que les correspondería jugar un papel hegemónico. Por lo tanto puede afirmarse que, de modo directo, sus intereses se hallan representados por otras formulaciones. Es por ello que su participación en el bloque de poder ha sido puesta entre paréntesis[...] dependiendo ésta fundamentalmente de las coyunturas en que comience a aplicarse la estrategia desarrollista” (205). **Kesselman, Ricardo**. Las estrategias de desarrollo como ideologías. México : Siglo XXI, 1973.

cualquier iniciativa individual, negando el aprendizaje social del hombre en el escenario de la técnica y la economía. Como ejemplo de esto se encuentran los “accidentes laborales”, término que nació por los problemas ocasionados en las sociedades industrializadas a causa del manejo incipiente de la técnica, debido a los fallos en los sistemas operativos y de las negativas relaciones con la sociedad interurbana cuando no se ha llegado a una comunicación y a una capacitación conveniente cuando se desestiman sus verdaderas necesidades, ya sea porque la utilización de la máquina o las consecuencias que ello implicaba eran superiores a las necesidades laborales e individuales, como también porque la estructura o el espacio técnico dispuesto para el emplazamiento de las máquinas no era el adecuado, incentivando tanto unas formas físicas improvisadas e ineficientes como un deterioro en la edificación y en el uso del suelo. Se trata, entonces, de una dinámica urbana que se orienta hacia una realización arquitectónica basada en la obsolescencia, con una sobreocupación que es directamente proporcional al menosprecio que se dirigía a las clases menos favorecidas.

<sup>74</sup> Desde el siglo XVIII, la ciudad, con su aumento de actividades y funciones, creó articulaciones y dependencias hacia otros sistemas complejos o ininteligibles, porque no se sospechó ni se previó la modificación de la sociedad y de sus componentes más sensibles, creando situaciones críticas al poner en práctica los logros de la cultura industrial con desigualdad y desproporción. Periódicos y textos especializados hacían una crítica permanente a estas circunstancias eminentemente urbanas que fueron muy publicitadas con una particular visión trágica y moral, un enfoque pesimista sin una solución efectiva durante largo tiempo, tal como lo expresa Anthony Sutcliffe en *Metrópolis, 1890-1940*. “Detrás de estos movimientos hacia la reforma, al igual que en Londres y Berlín, había un profundo temor de la clase media de la nueva generación hacia los nuevos residentes urbanos. Los nuevos barrios o guetos llegaron a simbolizar tanto en lo material como en lo social el fracaso en la América urbana y, a menudo a identificarse erróneamente con altas tasas de mortalidad infantil, delincuencia, prostitución, alcoholismo, y otros síntomas de los males sociales “[...]Estos rumores alimentaron una tradición mucho más antigua de reacción adversa problemática y alucinada acerca de la vida urbana, de un retroceso estético y moral por la fealdad de la ciudad estadounidense, del mercantilismo y el crimen” [...] La vista de Jefferson de las grandes ciudades “como pestilentes a la moral, la salud y las libertades de los hombres” [...] fue sin duda la que hizo más eco un siglo más tarde por escritores como Adams, James y Howells. Nosotros, y muchos otros, compartidos con Jefferson la vista de la ciudad como “una forma maligna de sociedad... un cáncer o un tumor” [...].

Tales acciones urbanas originaron un vocabulario científico específico y una legislación conforme a la madurez de dichos procesos por lo prolongado y lo reiterado del problema entre industria y sociedad. De igual manera, en los países que apostaron por la mecanización, el derecho laboral no existía y el sistema judicial y administrativo era muy precario, lo que incentivaba, por omisión, esta forma de convivencia y residencia que es la congestión en las edificaciones y en los sectores urbanos, estos convalecieron con el deterioro de sus estructuras durante mucho tiempo, y así se convirtió en una eterna tragedia por la deficiencia coyuntural del mismo sistema ideológico y económico. (Fig.97-99)

Así, en la innovación del contexto urbano, la capacidad técnica y la reinversión económica prevalecen como la principal práctica urbana, a pesar de su evidente malestar y su crítica persistente<sup>74</sup>, situación que se toleró debido a que es posible mejorar la vivienda, las instalaciones y los servicios a pesar del clima de desconfianza y escepticismo que rodea estas intervenciones y de las ambigüedades que se ciernen sobre la ciudad<sup>75</sup>. Estas son consecuencias del pensamiento modernista que ha sido

(206), **Sutcliffe, Anthony**. *Metropolis 1890-1940*. London : Mansell Publishing Limited, 1984.

Pág.25

<sup>75</sup> Las consecuencias del desarrollo de la ciudad moderna han dado pie a una serie de críticas negativas desde su misma formación social ligada a los procesos económicos, una denuncia reiterada que siempre enfatiza en que hubo un mal comienzo que se perpetuó en sus formas y contenidos. De los críticos más severos ante el progreso urbano se encuentra Lewis Mumford, una referencia habitual en la crítica sociológica de la urbe, en la que no se desconoce los logros de la técnica por sí mismos, sino que su manejo y su orientación no han sido los apropiados en lo concerniente a los recursos materiales y humanos, y que estos, de alguna forma, han orientado las verdaderas vocaciones de las personas hacia destinos completamente diferentes, debido a la alteración del entorno natural y cultural del individuo, tal como él lo expresa: “buena parte de nuestras tierras y ciudades quedaron arruinadas por el modo de urbanizar y el trazado de las vías férreas, las carreteras y las granjas, por la explotación de los recursos minerales y la utilización de la tierra; para ser exactos, las nuevas ciudades industriales fueron ruinas desde el comienzo. Pero el imperativo de inventar estaba presente, y si bien lo pasaron por alto los especuladores vulgares en todos los campos de actividad, constituía empero un desafío y un estímulo para los mejores espíritus. Esto convirtió en arquitectos paisajistas a granjeros como Andrew Jackson Downing y Frederick Law



Fig. 97. Portada de Nueva York Times del 26 de marzo de 1911 sobre el incendio de la fábrica *Triangle Shirtwaist* localizado en una edificación de renta en la ciudad de Nueva York, donde fallecieron cerca de 150 trabajadores.

asumido por teóricos e historiadores como atribulado, catastrófico e indeterminado, ya sea por las presiones de la comunidad emergente, los nacionalismos, las orientaciones religiosas, los gobiernos y sus intereses financieros y mercantiles, las cuales son muy similares a las que acompañaron los debates que surgieron en el proceso de construcción del pensamiento ilustrado, siendo su objetivo minimizar los defectos de la racionalización excesiva en el transcurso de adquirir una consciencia y una humanidad, abarcando su máxima cota en el siglo XIX.

Esta ideologización de la tragedia del hombre común y su vida en las grandes metrópolis es una de las formas de crítica a la Modernidad, ya que, en primer lugar, existían acusaciones severas a la gran ciudad, por su falta de actuación en contra de la enfermedad y el hacinamiento, así como frente a la contaminación del agua y al deterioro de los suelos aptos para la agricultura. En segundo lugar, debido a la inoperancia del



Fig. 98. Portada de Nueva York Herald del 26 de marzo de 1911, donde la tragedia del *Triangle Shirtwaist* permitió reformas laborales y de construcción en la ciudad de Nueva York.



Fig. 99. Portada de Nueva York Tribune del 26 de marzo de 1911 expresa que el edificio que contiene la fábrica *Triangle Shirtwaist*, fue uno de los 7000 que no poseía salidas de emergencia adicionales, de acuerdo a una investigación del Departamento de Bomberos.

Estado al intentar revertir el grado de resignación y abandono generalizado al que se encontraba sometido el individuo, ya fuera por medios opresivos en lo laboral o al ser manipulado institucionalmente por entidades viciadas, sin que se vislumbrara una solución.

La congestión, como instrumento de la aglomeración, vendría a ser un mal menor, ya que facilitaba, más mal que bien, la inclusión social, y podía justificarse y explicarse *trágicamente*, al igual que otros muchos fenómenos que son producto de la naturaleza, o son creados por la sociedad en circunstancias que históricamente se consideraban habituales (Fig.100-103).

En estos fenómenos urbanos, a pesar de ser explicados científicamente y estar superados técnicamente, persiste la idea negativa de ciudad, lo que se refleja en que, para los arquitectos y otros profesionales, esta se encuentra enferma y ausente de formas y contenidos adecuados. La ima

Olmsted; y convirtió a colonos agrícolas como John Roebling en ingenieros, y a hombres de grandes dotes musicales como John Root en arquitectos.” (250) **Mumford**,

**Lewis**. The Brown Decades. [trad.] Enrique Revol. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1931, 1960. Pág. 37



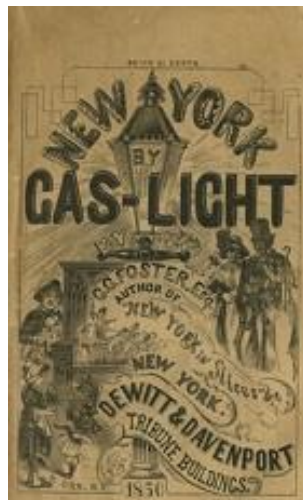


Fig. 100. Publicación *New York by Gas-Light and Other Urban Sketches*, por George C. Foster. 1850



Fig. 101. Ilustración de una vivienda para los pobres (*Harper's Weekly* 1883).



Fig. 102. Ilustración de una casa de vecindad en el periódico ilustrado de Frank Leslie, 1 de julio 1865.

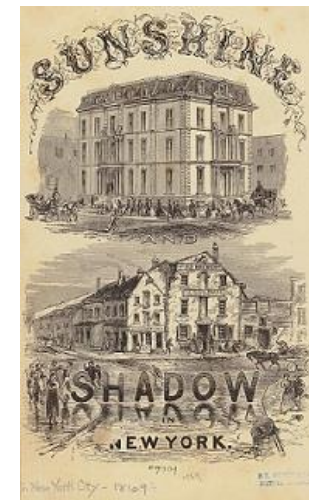


Fig. 103. Smith, Matthew Hale, 1810-1879. Portada de la publicación *Sol y Sombra* sobre la ciudad de Nueva York.

gen malsana de una urbe permanentemente diagnosticada por arquitectos y sociólogos era una referencia constante, en parte, debido al *adoc-trinamiento* del complejo urbano que se daba a partir de beneficios económicos o públicos para lograr transformar a conveniencia las políticas que incidían en el desarrollo de la ciudad. La *tragedia*, como mecanismo de la consciencia, impulsaba la interpretación de las deformidades congénitas de la metrópoli, proponiendo alternativas de superación que iban desde la reforma de las actividades urbanas, hasta el tipo de cometido que cumple ahora la arquitectura. La búsqueda de la *tragedia* es la refundación total de la sociedad, como una forma de solución a la problemática universal de la ciudad que fluctúa entre la utopía y la realidad que, si bien promueve un efecto en la sociedad, esta no es excluyente, sino que invita a una reflexión, antes que una idealización, sobre la rehabilitación del ambiente urbano y del manejo racional de la población en sus aspectos de mejorar el conocimiento y afrontar el futuro con base en las relaciones entre historia y proyecto.

De esta manera, la *tragedia* del hombre moderno es a la vez griega y moderna, pues la adversidad contra fuerzas muy superiores a él lleva al

sujeto a su sacrificio, a la rebeldía o a la sublimación. Este carácter de fatalidad, de lo inevitable que embargaba a la sociedad en general, sigue siendo un reflejo del estado de ánimo colectivo, un *pathos* que fue superado por las mismas condiciones que dieron inicio a la Ilustración, al objetivar las supuestas fuerzas desconocidas que determinaban lo que ocurriría, ya fueran hechos físicos o espirituales, al proporcionarles un orden a los sucesos por su validez o su importancia y diferenciando las múltiples variables que intervenían en ellos.

Si bien hay un salto en el tiempo de varios siglos entre la calamidad griega y la renacentista o la neoclásica, su diferencia sigue siendo el modo en el que se somete al individuo a los acontecimientos de cada momento y, en el caso de la ciudad moderna, en cómo se prevén y configuran y, sobre todo, en cómo se comunican estas deficiencias a sus pobladores, lo cual redundaba en el desarrollo de sus formas manifiestas o en las representaciones particulares de este pensamiento en sociedad y sus problemáticas particulares. Este acontecer trágico está dado eventualmente al destino y al azar, o a otros poderíos ligados a la religión o al Estado, que persistieron hasta el impulso dado por la Ilustración para

disipar los temores y las inseguridades colectivas, hasta darle paso al carácter ideológico, no solo del conocimiento, sino del darle explicación científica a todo lo que rodeaba al individuo del siglo XIX, lo cual ocurre con pensadores como Marx, Nietzsche y Freud, entre muchos, que trataron de superar la visión trágica de la sociedad.

A. L. Gouldner expone que la visión trágica del mundo es esencialmente confusa y que solo lo perfecto tendría derecho a existir, algo literalmente imposible en un mundo donde prevalece lo ambiguo o solo las utilidades, en donde no es posible el cambio ni la realización de un entorno construido e institucionalizado, en donde el poder suplanta la moral;

El quid de la cuestión es que la visión trágica y la ideológica implican doctrinas que gobiernan la relación del hombre con el mundo y lo mundano. La visión ideológica proclamó hombres fuertes e impuso la obligación de cambiar el mundo. La visión trágica, en cambio, instaba a soportar el sufrimiento mediante dramas sagrados catárticos, rituales, y la solidaridad cotidiana de la existencia familiar. Si bien la visión trágica no es en modo alguno incompatible con la existencia de una esfera pública y de luchas políticas, como en la antigua Grecia, la visión trágica pone límites firmes a lo que puede realizar la política<sup>76</sup>.

De esta manera, las vicisitudes que inspira la tragedia son el reflejo de las nuevas políticas urbanas o de las estrategias de organización que se dirigen a la comunidad en la búsqueda de beneficios. Estas vicisitudes aumentan a medida que se enturbian las relaciones del hombre con el medio y de la sociedad con la ciudad, lo cual crea doctrinas que justifiquen el dilema de la población a medida que esta crece en número y necesidades, con una serie de manejos discutibles o problemáticos, como son los planes generales o los sistemas de producción que se convierten en medidas o procedimientos de organización de la ciudad y sus espacios para la realización de actividades económicas, sociales o culturales.

La expresión de la tragedia se hace necesaria para la explicación de las acciones urbanas que han entrado en crisis y que, de manera habitual, han establecido un cambio considerable en las conductas de la comunidad, en tanto que solo era cuestión de tiempo para que las drásticas transformaciones efectuadas en la arquitectura, como la manera de ejecutar la realización del espacio y los procedimientos que permitieran su uso masivo, surtieran el efecto deseado de prolongar los beneficios de crear ciudad, pero a cambio de descuidar los aspectos esenciales de la sociabilidad entre los diversos grupos humanos.

La congestión, con sus aspectos negativos, denunciada a través de los escritos críticos y estigmatizada como parte de la tragedia de las urbes, fue progresivamente superada y optimizada por sí misma, en sus propias circunstancias de generar rápidas transformaciones en la población urbana, cuyo objetivo era solventar las densidades humanas que colapsaban el espacio de la metrópoli de manera extrema. Aún así, esto no mejoró la idea que se tenía de la ciudad como disciplina y como unidad, debido a las posibilidades, que ofrecía el medio técnico y social que se encontraba vigente, de modificar con libertad el tejido y el espacio de las ciudades de acuerdo con los intereses de ese momento, con metodologías inadecuadas que conducen a la destrucción sistemática de un medio ya consolidado, donde, de manera contradictoria, no era posible política ni económicamente erradicar la congestión, debido a las condiciones sobre las que se había fundado la urbe industrial.

Los problemas y las contradicciones de los procedimientos que utilizaba la congestión se debatían entre el arte y la técnica, así, estos chocaron de frente con la hegemonía de las visiones totalizantes que se tenían del mundo moderno. La armonía, la sensibilidad y el conocimiento proverbial que profesaban los arquitectos, los filósofos y los sociólogos no presentaban la misma eficacia después de la aparición del conocimiento científico, pues cualquier rama del conocimiento artístico ya estaba fun-

---

<sup>76</sup> (248) **Gouldner, Alvin Ward.** The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology. [trad.] Néstor A Míguez. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1978 Pág. 103



damentada a partir de una clara interacción con otras ramas del conocimiento mecánico y operativo. En ese momento, no se veían posibilidades de compatibilidad entre el mundo sensible y la indolencia urbana, debido a los constantes reajustes que efectuaban los aparatos productivos, financieros y políticos sobre la ciudad en su totalidad. De esta manera, empieza a aparecer la duda, la fragmentación, el desorden y la inestabilidad de los sistemas directos, así como la tragedia del artista por su incapacidad o frustración frente al aceptar las nuevas condiciones, las nuevas tendencias y los nuevos ordenamientos que caracterizan el acento moderno, y cómo este ha influenciado el perfil de la cultura. G. Lukács hace referencia a esta condición dialéctica de la Modernidad, recapitulando sobre los aportes de la historia.

Mientras que en el Renacimiento la interacción de las tendencias generales de la época, especialmente la interacción entre técnica científica y técnica artística, ha llevado el arte hasta alturas antes desconocidas, hoy asistimos constantemente a conflictos que, cuando triunfan las "tendencias modernas", pueden poner en situación trágica incluso a artistas sinceros; piénsese en la influencia del puntillismo, etc., en la pintura, o en la de la "psicología profunda" en la literatura, etc.<sup>77</sup>

El tono trágico de los artistas modernistas predominó en el ambiente de las ciudades, asimilándose como una forma de crítica en la que convergen la palabra y la representación, debido al surgimiento de la cultura de la imagen o el simulacro, en la que ya existían unas singulares condiciones materiales y conceptuales que afectaban la expansión cultural de la sociedad, donde cualquier medio de expresión ya formaba parte del entorno público, pero manejado por el poder político en combinación con el poder financiero. El papel de los artistas modernos era la evaluación del presente, pero en el fondo se pretendía un retorno consciente al pasado, entre la nostalgia y la detracción de las categorías éticas

y morales de las artes, posición que presenta una serie de dificultades éticas por su ambigüedad con respecto a que, si bien se quería ser del presente, pero con el tono moral del pasado, esto no evitó que los arquitectos orientaran su compromiso hacia la realidad actual, ya fuera renegando de la destrucción del pasado o siendo igualmente mensajeros o profetas del futuro.

Este advenimiento de la tragedia, como parte de la ciencia y la cultura modernas, forma parte de una renovación de las categorías económicas o mercantiles que ayudaron a formalizar el suceso de lo inédito o la aparición de lo nuevo con formas y lenguajes dirigidos a la sociedad masificada, siendo ideológicamente válido, porque representa una renovación de los mecanismos económicos y culturales, aunque de manera imprevisible y categórica. Esto, de por sí, posee una parte de credibilidad y una de novedad, debido a la participación de los medios de comunicaciones que edulcoran y subjetivizan la realidad. Esta intensidad de los vínculos entre las diversas estructuras conceptuales con las imágenes y los símbolos, hacen posible la conciliación de los intereses por más contradictorios que sean estos y debilitando la organización de la sociedad. Esta tendencia a crear nuevos y originales escenarios les otorgaba, tanto a los arquitectos como a los promotores que realizaban el producto, un valor económico añadido al de la imagen conceptual que se quería lograr, una especie de asociación entre la crítica y la representación del poder. Así, se resaltaba el protagonismo del artista, desde el punto de vista del sujeto que ha alcanzado notoriedad y atención, cuyo discurso, aunque pareciera dirigido a políticos, empresarios o académicos, estaba orientado, ante todo, al público que observaba, a la masa de consumidores, a trastocar su vacío espiritual que había sido creado por la alienación de la sociedad metropolitana, la cual se hallaba condicionada por los valores materiales de su época, como también por las contingencias sociales o las categorías que surgieron por las prácticas formativas que se encontraban vigentes.

---

<sup>77</sup> (251) Lukács, György. Prolegomena zu einer marxistischen Aesthetik, (Prolegomenos a una estética marxista : sobre la categoría de la peculiaridad). [trad.] Manuel Sacristán. México : Grijalbo, 1954, 1965. Pág. 201

Un ejemplo conocido de lo mencionado anteriormente es la forma literaria que Le Corbusier empleaba en su crítica dirigida al modo en el que se proyectaba la arquitectura, hacia el despropósito que aqueja la supuesta renovación estilística debido a las infortunadas acciones humanas, así como hacia la redención tendenciosa del pasado, en la que era el deber del verdadero artista corregir y dar a conocer su infortunio ante lo que le rodea y condiciona, por una obligada contrapartida ante la figuración y la fantasía que campeaba en las ciudades. Le Corbusier consideraba esto como un problema de la tergiversación del orden social, según la cual la comunidad era consciente y necesitaba de interlocutores autorizados tanto para reformarse como para expresarse. En su propuesta para la reconstrucción de la catedral de St. Die, el declara:

Me propongo hacer de la carbonizada y arruinada catedral una antorcha viviente de arquitectura. Me propongo encargarme de los infortunios que la han golpeado, y convertirla en testigo perpetuo de su tragedia para los tiempos futuros<sup>78</sup>.

Esto no es solo la visión de lo que debiera ser la nueva catedral, sino de lo que debiera ser la nueva ciudad, en contra de la concepción de la urbe tradicional, pues, si bien la arquitectura creada por el proceso histórico no debe ser ignorada, tampoco debe radicalizarse por la euforia del futuro social de los monumentos urbanos. Se pretende, entonces, levantar un monumento que atestigüe la realidad de la nueva sociedad, la que nacerá a partir de ese momento por la fuerza purificadora de la arquitectura. Si bien el tono empleado es trágico, su intención es justificar una serie de procedimientos que se encuentran ligados a la producción conceptual y material, ya que no existe una reflexión, pero sí la necesidad de impresionar por medio de la materialidad, la transparencia y la monumentalidad, como una acción más intimidante que conciliadora,

con la que se procura condicionar el comportamiento de la sociedad mediante una nueva y radical construcción.

Así, las implicaciones de la personalidad abstracta del artífice, en este caso el arquitecto como el agente que socializa el entorno cívico, económico y cultural por una parte y su voluntad de transformar al individuo y la colectividad de manera innovadora con el desarrollo de obras arquitectónicas adecuadas al medio urbano, forman parte de la ambigüedad del papel que desempeñan el artista y su obra en el tiempo moderno, pues, si bien una construcción es objetiva y posee un tiempo limitado de existencia, se pretende rebasar la ya de por sí específica capacidad de los significados en la arquitectura y que estos permanezcan vigentes a pesar de la lógica impersonal del mercado, en oposición a la caducidad de las obras que se realizan en la ciudad, donde cualquier opción ligada a los conceptos de la tradición estarían enfrentados a la transmutabilidad de los procesos urbanos, en los que todo cambia y nada permanece.

Le Corbusier era consciente de la transitoriedad de las edificaciones y de su recreación permanente en la contemporaneidad, más aún cuando estas cuentan con una corta existencia en la ciudad del capital, en donde desaparecen las antiguas leyes del carácter formativo del objeto arquitectónico, imaginadas por la comunidad y sus órganos reguladores, a cambio de otras de distinta naturaleza como las gestionadas por la modernidad, no solo desde el punto de vista de prolongar su duración en el tiempo por sus virtudes formales que son similares a su vocación social, como obras que deben permanecer en el tiempo y poseer una integración universal, sino también porque las realizaciones pueden darse en este periodo de la Modernidad, fundamentadas en la retórica estética<sup>79</sup> que actúa como un procedimiento de comunicación. Esta realidad es más

<sup>78</sup> (356) **Collins, Peter.** Changing ideals in modern architecture (1750-1950). [trad.] Ignasi de Solà-Morales Rubió. Barcelona : Gustavo Gili, 1965, 1970. Pág. 266

<sup>79</sup> Entre las características formales y estéticas de la arquitectura moderna por vías de la expresión y la representación de Le Corbusier, está la manifestación contestataria de las obras como “naturalezas muertas”, donde de alguna manera se encuentra la ironía, la independencia agresiva y la autonomía en contra de lo establecido, K. Frampton

expresa de manera similar esta asociación de contenidos dispares y contradictorios entre sí “La habilidad consumada con la que Le Corbusier yuxtaponía textos, imágenes y formas gráficas le permitía dar sustancia a numerosas proclamas de naturaleza retórica. Además, facilitó sus ataques simultáneos contra la Academia y contra el Art déco, movimiento triunfante en la época (mediados de los años veinte) y que constituía la

significativa cuando existe la exigencia de albergar a cientos de personas, en similares condiciones, en edificaciones que son el producto de las necesidades sociales y funcionales que son consecuencia de las transformaciones económicas, pues prevalecen la forma y el resultado de una perseguida metamorfosis colectiva, en la que su estética ha optado por ser armónica y racional, invariable y repetitiva, ya que esta se encuentra plasmada en las edificaciones o infraestructuras y sometida al sinsentido de los intereses pecuniarios que le dieron el carácter científico, la condición utilitarista y la aceptación popular a la urbe. De esta manera, Le Corbusier expresa de manera trágica el resultado de la reproductibilidad de la técnica y de la incapacidad del arte frente al manejo de la ciudad moderna, y encuentra una frustración ante la apabullante realidad de los hechos y sus procedimientos:

No puedo soportar que millones de seres sufran el sacrificio que imponen las distancias devoradoras, los trenes subterráneos que avanzan derramando ruido, las salvajes cuevas en la periferia de la ciudad, en calles de ladrillos ennegrecidos, en calles rígidas e implacablemente privadas de alma —las calles de boxes de alquiler, las calles de los antros que constituyen las ciudades del siglo del dinero—, los slums de Nueva York o de Chicago. Me ofende ese atentado contra las lícitas esperanzas humanas. Si observo, sin embargo, adivino que mi desesperación no siempre es compartida por las víctimas mismas. En Nueva York, esa gente llegada para ganar dinero sacude las ideas trágicas y piensa mirando el resplandor de las grandes avenidas, los portales de las apartment-houses y de los hermosos hoteles: “Mañana me llegará el turno. ¡O.K.!”<sup>80</sup>

---

más seductora competencia neomoderna del proyecto purista. (252) **Frampton, Kenneth.** Le Corbusier. [trad.] Juan Calatrava. Madrid : Akal Arquitectura, 1997, 2000. Pág. 25

Esta visión trágica de la realidad congestionada, en este caso, la ciudad norteamericana, se convierte para Le Corbusier en un hecho importante para ilustrar el estado anímico del arquitecto visionario e historicista, con el que se describe la realidad de la metrópoli desde un punto de vista racional, y se ubica en la posición de un ser subyugado por el peso de los acontecimientos, no ya de la contaminación, el ruido o la insalubridad, sino de la congestión (Fig. 104). El mismo autor lo describe como un procedimiento normal y legal que está arraigado en la mentalidad de la población. En este caso, se refiere a su experiencia en la ciudad de New York, compaginando su visión de la ciudad agobiada con su propuesta personal del rascacielos, ya sea por medio de una serie de ideas preestablecidas en el diseño y en la realización de la arquitectura, dirigidas a su construcción, como un “poder compacto” de principios armónicos, o de una serie de nociones que unifican los trazados reguladores del mundo sensible con los aportes de la dinámica industrial.

La ciudad antropomórfica<sup>81</sup> centralizada de Le Corbusier durante los años 30 es la referencia a la ciudad razonada de la Ilustración, pues propone que todo debe reconstruirse o hacerse de nuevo. Se trata de un proyecto neohumanista que permanentemente se encontrará inacabado, una exploración a nivel urbano y arquitectónico. Como ejemplo de esto se puede citar el plan de estudios de urbanización para Montevideo, Sao Paulo, Buenos Aires y Río de Janeiro (Fig. 105-106). Este sistema es el que permite acceder a los beneficios y a las riquezas de la urbe, pues cualquier persona, habitante de la ciudad o no, espera la oportunidad para formar parte del inconsciente colectivo, para formar parte de algo artificial que modele su conducta como nuevo habitante urbano, para hacerse a unos nuevos símbolos de una nueva metrópoli donde predomina un *collage* de condiciones cívicas de naturaleza heterogénea que

<sup>80</sup> (357) **Corbusier, Le.** Quand les cathédrales étaient blanches. [trad.] Marta Llorente. Madrid : Ediciones Apóstrofe, 2007. Pág. 89

<sup>81</sup> (252) **Frampton, Kenneth.** Le Corbusier. [trad.] Juan Calatrava. Madrid : Akal Arquitectura, 1997, 2000. Pág. 109



Fig. 104. Ilustración de la ciudad de New York por Le Corbusier, en el texto *Cuando las catedrales eran blancas*. 1936.

permitirían incluir las más diversas propuestas formales y socioculturales en las más disímiles condiciones, si estas se adaptan al sistema de producción que, en este caso, obedece a las dinámicas del proceso de formación y consolidación de las estructuras sociales y urbanas propias del ámbito industrial.

Al proponer la ciudad cartesiana, Le Corbusier especifica el mecanismo regulador que depuraría la urbe corporativa y tecnificada. Esta ciudad le ha movilizad a describir el estado crítico de la ciudad capitalista heredada de la burguesía, la cual es portadora de elementos que están muy dentro del tiempo histórico y de los cuales no se puede librar: los palacios, los bulevares, los obeliscos, las calles estrechas que encierran la tradición, etc. Allí, para bien o para mal, reposan los sueños y las esperanzas del habitante que se encuentra limitado espiritualmente en el espacio urbano, cuyas actitudes se encuentran en un estado indeterminado y de confusión por la total libertad que posee, lo cual hace que asuma una posición insolente en la sociedad, pues su obsesión por el acceso al dinero o a la inversión que construye la metrópoli predominan materialmente la producción, la cual se sirve inevitablemente de las técnicas para activar un modelo latente, basado en lo racional y en lo pragmático,



Fig. 105. Estudios de urbanización para Río de Janeiro, 1929



Fig. 106. Estudios de urbanización para Montevideo y Sao Paulo, 1929

propio de una cultura de masas. Esta descripción que el quimérico modernista hace del estado de las cosas enfatiza y describe la desesperanza social hacia el futuro, los interminables medios de transporte, el ruido, el color gris, la periferia, la inconsciencia, etc., todo un repertorio de elementos y acciones fenomenológicas propias de la congestión y de la aglomeración, que se traduce, según Le Corbusier, en la “desesperación”.

### 1.19 La congestión en la primera mitad del siglo XX

La ciudad política, o la urbe planificada del siglo XVIII y XIX, como expresión del poder, se ha desenvuelto progresivamente en sus inmuebles y en sus propuestas urbanas orientadas hacia la función. Esto ha sido factible gracias a las iniciativas de una mentalidad imperial o colonialista de fundamento utilitarista que buscaba organizar de mejor manera sus estructuras generales y las actividades de sus habitantes, a causa de fenómenos de una economía que se transforma rápidamente de

un Estado fragmentado y lleno de variables a una producción en consonancia con las variaciones tecnológicas en las que se han insertado mecanismos de interacción y de intercambio más refinados a nivel global.

Estos nuevos mecanismos funcionales buscaban modelos adecuados a esas iniciativas imperiales o que tuviesen significado por el uso de patrones culturales tradicionales que dotaran a estas naciones de unas arquitecturas gloriosas de origen no bárbaro<sup>82</sup>. Estas potencias se encontraban dominadas por una cuestionable lectura de la historia, por una necesidad de encontrar emblemas sociales que se orientaban por paradigmas ilustrativos de la Antigüedad. Esto, de por sí, era un esquema de contenidos contradictorios, ya que el nuevo fundamento de los monopolios, económicos o culturales, se sustentaba en ideologías estéticas anacrónicas, afines a monarquías no ilustradas y a sus movimientos políticos, que respaldaban y contribuían con su ferviente actividad a las riquezas de las naciones, en tanto que las arquitecturas o el planeamiento de las ciudades, si bien se realizaban según esquemas contextuales que recurrían a la memoria histórica, no obedecían a un tipo de consciencia que liderara el cambio en el diseño o en las necesidades colectivas, ya que estas se consideraban opuestas al desarrollo económico y a las experiencias racionales; pues predominaba el eficiente desempeño en las nuevas orientaciones de la producción, como en las nuevas prácticas lucrativas que modificaron sustancialmente las recientes organizaciones sociales que se estaban gestando por la migración para colonizar

---

<sup>82</sup> “[...] al multiplicar las comparaciones entre las culturas y al revelar la complejidad y el desarrollo insospechado de los pueblos llamados primitivos, llevaron a una nueva percepción de la civilización occidental. La crítica del concepto de civilización puso en evidencia su carácter etnocéntrico, apreciativo, pero también discriminatorio. Hablar de civilización era muchas veces referirse a los no civilizados, a los bárbaros, a los no evolucionados; era también postular un juicio normativo sobre el valor superior y universal de la cultura occidental”. (219) **Carrier, Hervé**. *Lexique de la culture pour l'analyse culturelle et l'inculturation*. [trad.] Alfonso Ortíz García. Estella (Navarra) : Editorial Verbo Divino, 1992, 1994. Pág.117

<sup>83</sup> El descubrimiento de América o la colonización de nuevas tierras en otras latitudes sirvió para medir la capacidad política y de gestión de las naciones que se convertirían en imperios, ya sea por prácticas de dominación en que se conservaban viejas políticas

nuevas tierras<sup>83</sup>, así como por el avance del conocimiento científico. Estos sistemas convivían con un medio caracterizado por un agudo desequilibrio al interior de los mismos países, debido a las insólitas condiciones de transformación y beneficio a las que se veían expuestas y su inevitable impacto en la estructura social .

El cambio a medios cuantitativos más expeditos fue alcanzado una vez fueron franqueados los antiguos modelos económicos y políticos que se respaldaban en una administración institucional agotada. Estos reconocieron a corto plazo las transformaciones que se estaban presentando, conciliando una serie de procedimientos que renovaron y ampliaron los modos de producción económica y los beneficios para la colectividad y su impacto en el espacio de las ciudades.

Dicho de otro modo, los nuevos medios económicos y políticos promovieron la articulación de los poderes en las soberanías nacionales, en donde aparecieron las nuevas reivindicaciones y expectativas de la clase media, que procuraba mejorar en su totalidad las nefastas condiciones urbanas de vivienda, servicios, trabajo, etc. que aún se encontraban vigentes. De aquí surgen nociones como la dependencia frente al Estado, la unión institucional y la creación de nuevos organismos públicos que actúan sobre la urbe o la coyuntura entre la política y la economía, entre otras instancias que, con el vínculo que se pretendía lograr y con la superación de sus deficiencias físicas y funcionales, intentaban superar la congestión que amenazaba con destruir las ciudades<sup>84</sup>.

económicas u obsoletos mecanismos de subordinación cultural. “A finales de 1630 llegaron 17 barcos con mil colonos más. Con el ingreso de colonizadores -puritanos y no puritanos- a la región, Boston se convirtió en la ciudad principal y en la capital. Los migrantes de la Arbella sólo fueron la vanguardia de un movimiento masivo, la gran migración que atrajo entre 40.000 y 50.000 colonizadores ingleses al Nuevo Mundo en el curso de la siguiente década, huyendo de la persecución y la depresión económica en su país.” (358) **Tindall, George Brown y Shi, David E.** *America: a narrative history*. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1995. Pág. 23

<sup>84</sup> El proceso histórico en la formación de las ciudades crea una serie de iniciativas culturales en torno al progreso social, este lleva a la formación de medidas o iniciativas que promueven el desarrollo urbano con base en la economía y el intercambio en los



Este desarrollo de las formas espaciales y de los movimientos sociales en la nueva ciudad industrial, que surgió en el proceso de división y especialización de la economía de mercado y que ha regulado el proceso de creación arquitectónica y urbanística como un procedimiento largo y complejo, ha dado lugar a múltiples interpretaciones que están articuladas a un sinnúmero de variables, de acuerdo con la cultura, la política, la economía y la población en un momento determinado. Así, la urbe decantada por la historia y recogida por la Modernidad puede ser explicada desde la producción lógica impulsada por el relativismo histórico que ha transformado la sociedad de acuerdo con sus variables más sentidas. Con ello, las ciencias, las artes y las humanidades son los productos indicativos de la sociedad, las que han profundizado en los aspectos de bienestar y receptividad de la sociedad urbana y su relación con los cambios físicos que se procuraron por intermedio de instrumentos de corte técnico-cultural como la congestión. En este orden de situaciones, las críticas esbozadas por la Modernidad estarían sometidas a la rapidez de las reformas efectuadas en la ciudad y a la actitud por parte de los arquitectos al evaluar y consensuar dichas innovaciones, proponiendo las mejoras en las condiciones a las que se encontraba la arquitectura sometida, es decir, a las vicisitudes de la producción es su más amplio espectro.

La mayoría de los artistas y arquitectos de la Modernidad delimitaron sus críticas a su campo de acción, a sus terrenos de la forma y su implicación en el diseño y en las artes, en donde la universalidad de las teorías

que atañen al sujeto y al objeto en sociedad estaban limitadas a las prácticas y a las actuaciones de su oficio. Los primeros arquitectos modernos, y los que se cuentan con más estudios sobre su obra, son los pensadores más adecuados para rastrear referencias de los valores arquitectónicos o de las formas más significativas, así como una racionalidad demostrable que nos servirá para incorporar el estudio de la implicación de la congestión en la Modernidad. Ludwig Mies van der Rohe expresa:

Guiemos a los estudiantes por el camino de la disciplina de los materiales, a través de la función, hasta el mundo de la creación. Llevémoslos al saludable mundo de los métodos primitivos de construcción, donde había un significado en todo golpe de hacha, una expresión en todo mordisco del cincel<sup>85</sup>.

En esta cita, encontramos una parábola del retorno a los orígenes, a la expresión del material constructivo y a la verdad de la función. La propuesta de Mies van der Rohe, en su eficiente mirada hacia la arquitectura, proclama la necesidad de articularla culturalmente. Para ello, él observa que es necesario sustraer los valores del pasado ante la imposibilidad de hacerlo en el presente, ya que, como arquitecto de su época, él no era contrario ideológicamente a la historia, pero sí al pasado, pues en lo moderno, como experiencia y tensión de la vida en las ciudades, renegaba de la esclavitud cultural de lo ya acaecido en cuanto a forma y expresión. Al respecto, manifiesta:

---

modos de producción que han afectado a la colectividad de manera significativa. Este proceso, con el tiempo, crea la congestión, por la cual el volumen de personas y el perfeccionamiento de las actividades crea, por su misma inercia, un gran ámbito urbano. Esta problemática, desde el punto de vista del surgimiento de la ciudad liberal, ha sido expresada por L. Benevolo de la siguiente manera: “Extender las leyes de mercado al medio social no significa, sin embargo, lograr un ambiente libre y accesible por igual a todas las clases. Significa, en cambio, admitir al capital inmobiliario en el régimen de competencia que el capital empresario reclama para desarrollarse. Pero la libre interferencia de las intervenciones localizadas en el territorio produce una serie

de inconvenientes: desorden, congestión, contaminación, que no pueden ser eliminados sin nuevas intervenciones de la autoridad pública. La ciudad que resulta es la ciudad industrial liberal. Es el ambiente precario y caótico descrito por las indagaciones de los reformadores sociales y por las novelas populares de poco antes de la mitad del 1800.” (253) **Benevolo, Leonardo**. *La città e l'architetto*. [trad.] Rosa Premat. Barcelona : Paidós, 1984, 1985. Pág. 42

<sup>85</sup> Johnson, Philip C., Mies van der Rohe, 2.ed., Nueva York, (1953), pp. 197-198. Citado en (254) **Rykwert, Joseph**. *On Adam's house in Paradise : The idea of the primitive hut in architectural history*. [trad.] Justo G Beramendi. Barcelona : Gustavo Gili, 1962, 1975. Pág. 19.

Es inútil escoger el uso de formas del pasado en nuestra arquitectura. Incluso el más fuerte talento artístico fracasará en este intento. Una y otra vez vemos arquitectos de talento que fracasan porque su obra no está a tono con su época. En última instancia, pese a sus grandes condiciones, son aficionados; no cambia nada que se equivoquen entusiásticamente. Es una cuestión de principios. Es imposible ir hacia adelante y mirar hacia atrás; quien vive en el pasado no puede avanzar<sup>86</sup>.

Su posición acerca del debate entre el pasado y la Modernidad, se convierte en conciliadora y abstracta, ya que se remite a las condiciones sociales y naturales del trabajo en épocas pasadas que permitieron la recreación de métodos de trabajo y de formas constructivas habituales que crearon medios urbanos favorables, como los del medioevo o de otras épocas similares, a las que es imposible retomar en su esencia, más cuando hay una revolución urbana en marcha. La evolución de la ciudad es un hecho en el que la industrialización y el fraccionamiento social ya forman parte de la existencia cotidiana, como también la incapacidad del hombre moderno de cambiarla, porque solo es posible guiarla.

Esta posición es la de los poderes que controlan la ciudad, y está alejada de las tendencias políticas de dogmatizar los problemas de la ciudad con los problemas de la identidad, como en el caso de las arquitecturas nacionales, las que promulgaban los distintos países europeos hacia el siglo XIX, que se planteaban como una manera de identificarse ante el avance de las técnicas asépticas y el rechazo a los ismos en arquitectura, pero, como se sabe, la posición de Mies es más que eso, a pesar de ser su pensamiento “reinterpretativo” y sin nostalgia, sus propuestas físicas en el terreno son racionales, incondicionales e impersonales, muy apropiadas para el desarrollo de la congestión o de los instrumentos que facilitan las realizaciones inmobiliarias y el crecimiento de la urbe.

Mies, ideológicamente, forma parte del sistema industrializado, más que del económico-capitalista, ya que cree en la racionalización técnica como un medio adecuado para la producción de materiales, en los métodos de fabricación de aquellos bienes patrimoniales o artísticos y en sus parámetros económicos y culturales que dan los recursos para proyectar la nueva arquitectura, en la que la producción en masa es una propuesta coherente con las necesidades de representación, ya que la producción en sí misma tiene un lenguaje que refleja los valores esenciales que están asociados a las exigencias de la población en un lugar determinado y a su capacidad de actualizarlos mediante procedimientos de elaboración técnica y novedad científica, una cultura simbólica mediante un pensamiento abstracto que ha hecho posible el control de los fenómenos urbanos, otorgándoles una forma reconocible, que es viable culturalmente por su capacidad de cambio. Mies creó un modelo arquitectónico basado en la técnica, realizable económicamente y necesario para la existencia social.

Esta duplicidad sin ambigüedades entre el arte y la técnica, ya que una y otra se pueden complementar en función del papel que han tenido en la evolución de la cultura o en el desarrollo de la sociedad de manera articulada, es también una de las formas combinadas de la congestión, ya que el uso de las cualidades de los materiales y sus capacidades estéticas y tecnológicas permite un uso intensivo y extensivo en las nuevas reivindicaciones colectivas, así como de un mayor espacio circunspecto y homogéneo. Esta metodología de asociación entre arte y técnica en la ciudad para lograr espacios y formas adecuadas a las necesidades sociales, son dinámicas que adquieren un estatus de legalidad por el beneficio logrado a corto plazo sin el contenido vital que puede dar el proceso histórico, pero que es asumido como beneficioso por sus insólitas capacidades de integración económica y social por la efectividad sistémica que dan las operaciones mecánicas, llegando a ser una de las tantas

---

<sup>86</sup> (359) **Rohe, Ludwig Mies van der.** "Baukunst und Zeitwille", Der Querschnitt (Escritos, diálogos y discursos) N°4 [trad.] Beatriz Goller, José Quetglas y Miguel Usandizaga Luis Bravo. 1. Murcia : Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de la región de Murcia, 1922, 2003. Pág. 32



Fig. 107. Lake Shore Drive, planta primer piso. Chicago, Illinois, Ludwig Mies van der Rohe, 1949-1951.



Fig. 108. Lake Shore Drive, vista general, Chicago, Illinois, Ludwig Mies van der Rohe, 1949-1951.

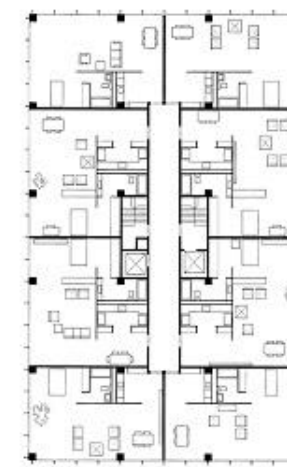


Fig. 109. Lake Shore Drive, planta típica. Chicago, Illinois, Ludwig Mies van der Rohe, 1949-1951.

contradicciones en la arquitectura, que se observarán en algunos de los proyectos propuestos por los arquitectos o planificadores urbanos en las iniciativas de expansión de la ciudad, quienes buscan mecanismos expeditos de control y de realización arquitectónica y urbanística que sean rentables y a la vez con un mayor acercamiento a procedimientos o representaciones del pasado cultural de la ciudad que se está suplantando o actualizando.

La afirmación de la congestión como herramienta metodológica no es un hecho especial y, en este caso, es planteada por la gestión de un arquitecto, moderno y ancestral a la vez, que promulga un nuevo horizonte y un nuevo sistema que necesita de todos los recursos, ya sean espirituales o materiales, para realizar su labor, pero también es un método de

los muchos aceptados para resolver las diferencias entre las clases sociales, su derecho a la propiedad y las formas de explotación del medio urbano que es permitido de acuerdo con consignas económicas de la reproducción del espacio (Fig. 107-109).

Walter Gropius tiene planteamientos similares a los de Mies van der Rohe sobre la importancia de las categorías formales y funcionales en la Modernidad que, de forma similar a los griegos y a los artistas góticos, le otorgaban a los materiales y a las técnicas de un enfoque *contrapuntístico*<sup>87</sup>, una variación en la representación utilitarista de las formas y sus materiales, pues las convenciones utilizadas para la realización y la disposición de la arquitectura, ya sean las dispuestas en los templos griegos o en las catedrales góticas, admiten una serie de técnicas y métodos que permiten variar el tema de su composición y de sus valores,

<sup>87</sup> De acuerdo a Gropius, las antiguas culturas encontraron medios abstractos o mecanismos físicos para la composición o la realización de sus obras. Una serie de reglas y principios que organizan las realizaciones arquitectónicas y facilitan las actividades sociales. “Corresponde a nuestro tiempo volver a encontrar una gramática de las formas, desarrollándola nuevamente. Por lo menos estamos hoy en condiciones de dar al

creador proyectista todo un saber sobre legalidades físicas, sobre los fenómenos ópticos -del espacio y los cuerpos, de la luz y la sombra-, poniendo a su disposición hechos en lugar de representaciones arbitrarias o formas hace tiempo envejecidas. Muchos de estos datos son de origen psicológico, aunque tan reales como los hechos mismos de la física.” (255). **Gropius, Walter.** Arquitectura y planeamiento. [trad.] José A. Rey Pastor, y otros. 2. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1935, 1962. Pág. 116

conservando la unidad de estilo. Esto, en la Modernidad, no se da, ya que para W. Gropius, a pesar de exigir hechos concretos en el planeamiento arquitectónico, lo que prevalece son los intereses económicos que dan origen a las clases sociales y estas, por sus intereses particulares, acuden a cualquier medio o sistema, objetivo o subjetivo, para materializar o, en algunos casos, relanzar constantemente sus intereses de grupo, y que estos no necesariamente compatibilizan con los sentimientos de identidad o con una gramática permanente de las formas.

De igual manera, la reflexión de W. Gropius se enfoca en la sociedad y sus aspiraciones estéticas durante la Modernidad. Para él, la realización de las edificaciones fue el producto de un modelo de comunidad completamente nuevo, fruto de la intervención social y científica que implican determinantes específicos que benefician a la población urbana. Pero en realidad, esta se encuentra condicionada ya no por esa idea de lo equilibrado, sino por una amplia subjetividad que orienta la práctica general de la construcción de la ciudad y que domina todos los campos, ya que, al no haber precisado el control de lo objetivo, las condiciones formales y funcionales de la arquitectura y el urbanismo se encuentran sometidas a las exigencias impuestas por la relatividad de los procesos de distribución, organización y tránsito de la población ligada a los fenómenos de la fabricación y ejecución de bienes y productos, que permiten, de una manera particular, la realización de un tipo de arquitectura, como parte de unas prácticas ideológicas, cuando debieran haberse fijado unos parámetros disciplinares y autónomos que pudieran ser reconocidos y contrastados para la configuración de un proceso de identificación y renovación de la disciplina, pero de acuerdo con las condiciones subjetivas, de producción y reproducción del espacio, así como de sus fenómenos sociales, estas fórmulas aplicadas para elaborar la arquitectura en la ciudad ya no admiten una verificación a este complejo sistema y sus contenidos.

De esta manera, la subjetividad permite que la congestión domine las tácticas que intervienen en la creación de la ciudad, estas aparecen como

apariencias, como cambios en la superficie, una simulación que se muestra como una realidad social y cultural. Estas nuevas propiedades de las grandes ciudades y de sus recursos compositivos en la arquitectura moderna son definidas por Gropius como *arbitrarias*<sup>88</sup> o casuales y, de esta manera, desestima procesos urbanos y medioambientales, vigentes hoy día, que se basan en la relatividad de las formas y en la indeterminación de sus mecanismos de intervención que, de manera contradictoria, han sido justificados por la revalorización contemporánea de la historia y de sus procesos contingentes, como una forma de conocimiento, situación que, hasta hace poco, había sido rechazada y que, ahora, otorga las mismas condiciones disciplinares y operativas en el modo en el que se emplearon los materiales y las técnicas en los antiguos periodos urbanos con un pasado artesanal.

Mies van der Rohe y Walter Gropius determinan en sus escritos lo inconcluso de la Modernidad como movimiento, al comparar y diferenciar este proceso con algunas tendencias de la Antigüedad. Los autores toman como ejemplo las contradicciones e inconsistencias del proyecto moderno que se dieron por su falta de arraigo popular y la duplicidad de los resultados obtenidos a nivel físico y perceptual, cuando se supone que estos proyectos deben orientarse hacia el beneficio de la colectividad con la posibilidad de manifestarse sin utopías, y que estas deben efectuarse sin ambigüedades en la renovación del sustrato de las ciudades. Así mismo, subrayan la incapacidad de la época actual de superar la independencia formal y constructiva de las arquitecturas del pasado que, en su época, fueron un acontecimiento continuo, una realidad efectiva al construir los hechos y situaciones en la ciudad de ese momento. Por su parte, en la Modernidad, a pesar de la planificación y la coordinación técnica y social, prevalece el desarrollo de dimensiones sociales impersonales en formas elegidas *ex propósito* o en la prevalencia de una cultura comercial rutinaria, la cual, en la mayoría de los casos, se convierte en las actitudes dominantes que se ajustan significativamente a las acciones productivas de la congestión cuando se proponen o se cons-

---

<sup>88</sup> (255) Ibid. Pág. 82

truyen arquitecturas u obras artísticas en las que este procedimiento espacial es adecuado a la búsqueda de repertorios homogéneos y ausentes de contenidos.

Así mismo, las capacidades formativas y prácticas de las imágenes de fachada o de volumen que representan a las obras de la arquitectura moderna, que son lenguaje y signo al mismo tiempo, como una subordinación de la excelencia estética de las artes, poseen, en la contemporaneidad, una dependencia funcional y cultural con respecto a medios y sistemas técnicos y productivos, en este caso, a la industria y a los fenómenos del consumo, definidos como razonables, justificados y seguros por la acción social que realizan y por la dependencia real hacia ellos, en la que se reconoce la validez de unos modelos objetivos claramente identificados por la comunidad urbana y que no admiten interferencias o críticas en su realización. Es así como las obras de arquitectura o de urbanismo realizadas bajo los criterios anteriormente anotados, definidos como acciones eficientes y concretas, se encuentran condicionadas en su realización por la congestión en cada una de sus partes, en tanto que la imagen, por su practicidad, su potencialidad simbólica y por integrar el dominio de la técnica, también forma parte de los problemas asociados a la realización económica del espacio.

Por lo tanto, la principal debilidad de la imagen arquitectónica es el transitorio equilibrio en su identidad como en su continuidad formal en la moderna sociedad industrial, debido a que es un producto más de la invención científica y posee una incierta aceptación colectiva, pues esta ya no presenta un uso cultural o abstracto, ni monumentalidad, espíritu o prestigio. La imagen es una representación que se encuentra determinada por los factores externos manejados por la fuerza y la experiencia de los fenómenos industriales y económicos que no ostenta la autonomía de las obras del pasado y su exaltación vivencial. Pero esta aceptación, casi sin condiciones, de la imagen de las actuales formas arquitectónicas refleja una crisis entre los mecanismos de la producción y los sistemas sociales que las aprueban.

En la Antigüedad, las artes contaban con una integración coherente, debido a las condiciones del medio en el que lo creado a nivel artístico guardaba una proporción con los medios económicos y culturales disponibles. La recreación de la realidad partía de unos supuestos únicos, debido a que los recursos ilustrativos y las posesiones materiales eran limitados en cuanto al dominio territorial y a la economía, pero la disposición de estos escasos recursos figurativos y materiales presentaba coherencia y autosuficiencia, alcanzando un dominio universal. Así, las técnicas empleadas, útiles y prácticas, independientes de las formas, libres o ajustadas socialmente, estaban dirigidas a la representación del mundo tangible, terrenal y jerarquizado, así como a la del más allá, lo religioso, sin estar restringida por los requisitos de un estilo. De esta manera, las obras de arquitectura progresaban cada vez más, como consecución de un equilibrio alcanzado gracias a los métodos empleados, así como a la investigación experimental con unos recursos financieros, técnicos, científicos y humanos limitados, logrando un excepcional espacio simbólico.

Así mismo, W. Gropius y M. van der Rohe señalaban que existe una desorientación formal, una ausencia ideológica en la actualidad cultural. A pesar de los recursos materiales y perceptivos ilimitados, como el dominio territorial y de la economía, no hay una disposición coherente de los medios figurativos o simbólicos, ni de las técnicas empleadas que resultan útiles y prácticas a nivel global. La desaforada independencia de las formas, resumida en que todo es posible a nivel estético, ha condicionado el empleo masivo de esos medios figurativos y tecnológicos, siendo este sometimiento a los procedimientos y a los códigos estéticos preestablecidos un hecho habitual en la aplicación de la congestión, ya que este instrumento configurador del espacio depende de las formas que se generan por las técnicas aplicadas o por los usos y las funciones que se convirtieron en dimensiones políticas, más que sociales. Con ello, el volumen construido es integral y forma parte de un complejo armazón de prácticas urbanas que ahora está supeditado a actividades universales de una amplísima capacidad multidisciplinar, pero sin ninguna categoría artística.



Estos arquitectos de la Modernidad son deudores de la crisis de la ciudad en su momento más álgido, tanto en sus propuestas pioneras como en la búsqueda de arquetipos, también se encuentran sus iniciativas del retorno a un primitivismo consecuente con las formas y los ordenamientos que debieran articular el pasado con el presente, en la recuperación de las formas marginales o racionales carentes de ornamentación que se convirtieron en paradigmas del consumo, en las que debiera acercarse a unas intenciones regeneradoras y persistir en una metodología conceptual y técnica cercana a las obras del pasado, como una aproximación a la utilidad integral de hacer arquitectura y ciudad para una población cada vez mayor.

Como hemos visto, tal formación profesional, basada en la experiencia y en las propuestas experimentales, ha dirigido sus acciones urbanas y arquitectónicas con un marcado sesgo hacia el pasado trascendente y justificado, en donde sus postulados e iniciativas culturales han provenido del contexto histórico como un movimiento que encierra una voluntad creativa y una estructura interior, pues los planteamientos del movimiento moderno europeo no son revolucionarios en el sentido total de la palabra, ya que no han significado cambios estructurales en la manera de plantear y hacer la ciudad, ya que su forma de describir la realidad de las urbes señala una falta de radicalidad y una totalidad conceptual. Si bien tales planteamientos abogan por los cambios, estos se pueden describir como unos compromisos y unas experimentaciones que se encuentran restringidos a determinados usos y limitados a determinados sectores de la población.

El siglo XIX aún se basaba en las relaciones campo-ciudad, en las que la producción agrícola era connatural a la presencia de la ciudad y la mayoría de las urbes se consideraban aglomeraciones, tanto por su forma urbana como por su organización económica, a pesar de poseer contenidos que hoy entendemos como dinámicos y complejos. La urbe adquirió importancia tanto en sus recursos como en sus referencias espaciales cuando inició el cambio sustancial en la forma de vida de sus nuevos habitantes, al darse el nuevo enfoque utilitario y tecnológico en todos los procedimientos que gobernaban la vida urbana. Estando ahora

condicionada por la nueva realidad, constituida por las actividades de sus habitantes, surgen en ella las nuevas arquitecturas elaboradas por medio de procedimientos abstractos y funcionales que dependen de las formas de apropiación del suelo urbano y de las transacciones en las formas de producción de infraestructuras y de servicios que repercuten en el desarrollo de la congestión.

El ejemplo son las operaciones urbanas y el desarrollo de la producción en Estados Unidos, donde sus manifestaciones físicas y sociales sirven para explicar el fenómeno del crecimiento de la ciudad y la repercusión que tuvo esta en el impulso de metodologías de apropiación, tanto del espacio urbano por parte de la población emigrante e inmigrante como de la utilización de recursos técnicos y materiales dispuestos para la producción, la especulación y el consumo. En un primer momento, estas manifestaciones de ocupación y renta del suelo urbano en Norteamérica se encuentran pensadas como “medidas de emergencia”, debido a la crisis permanente entre la nueva sociedad en constante cambio y el nuevo espacio de convivencia, el cual fluctúa por la renovación continua de quienes poseen la propiedad y las nuevas formas de elaboración y ocupación del lugar. Estos pasos significativos para la conformación de la urbe de los siglos XIX y XX se priorizan mediante objetivos comunes, como la realización de la vivienda y la creación de comportamientos convencionales a nivel social y implantación de un sistema de organización de las estructuras en su marco general.

En *Cities in American History*, se establece que el progreso de la nación se realiza a través del desarrollo urbano, en tanto que las iniciativas de atraer población residente en otros países es la medida adecuada a la rápida industrialización, pero estas iniciativas “experimentales” llevaron a una crisis del entorno y de las áreas de residencia, trabajo y producción, contrayendo los logros iniciales de la urbanización acelerada del país.

Durante las tres generaciones de la inmigración europea sostenida y fuerte en los Estados Unidos, que precedió a la legislación de restricción de la inmigración de la década de 1920, guetos congestionados de inmigrantes extranjeros asumieron

dimensiones sustanciales dentro de las estructuras residenciales de las ciudades estadounidenses. La mayoría de los inmigrantes se establecieron cerca de las fuentes de empleo no calificado, y a pesar de los distritos industriales suburbanos que atrajeron un número considerable de trabajadores inmigrantes, la mayoría de los recién llegados se concentraron en las márgenes de los distritos centrales de negocios emergentes. El distrito central de negocios proporciona la mayor fuente de oportunidades de empleo no calificados, y muchos de los barrios residenciales adyacentes había sido abandonada por sus habitantes originales a causa de la invasión intimidante de las actividades comerciales. Aunque algunos distritos conservaron sus ocupantes de medianos y altos ingresos, la mayoría de las zonas residenciales adyacentes al distrito central de negocios fueron abandonadas a los inmigrantes.<sup>90</sup>

De esta manera, el aumento sin control de la estructura social y demográfica trae consigo el aumento de la actividad edificatoria, de acuerdo con el grado de autonomía de los individuos, de su capacidad de producción y su influencia en el contexto general de la ciudad. Esto crea *relaciones de producción* en las operaciones urbanas que incentivan a los habitantes a aceptar implícitamente sus condiciones de hacinamiento y deterioro ambiental; para lo cual, el residente urbano se ve en la necesidad de aumentar sus ingresos, despojarse de cualquier tipo de conciencia y desplazarse constantemente en la búsqueda de mejores condiciones de habitación y servicios. Estas circunstancias le dan vida a la congestión, ya sea por la falta de posesión real de la propiedad, por el abandono de formas urbanas creadas para la existencia adecuada de la población o por la creación y reproducción constante de modelos de habitación, como en el caso de la elaboración sobreentendida de formas estandarizadas de comportamiento, condiciones que varían de acuerdo con las circunstancias socioculturales vigentes. Pero es debido a esas formas de producción en la ciudad moderna que se generan las consabidas contradicciones, pues un sistema suplanta a otro dando mejores

resultados en eficiencia y productividad, pero disminuyendo la calidad de los procesos que se consideran vitales para el óptimo desarrollo del medio urbano.

La propiedad edificatoria y del suelo, en el contexto estadounidense, se percibe de manera circunstancial y transitoria, lo cual da como resultado un abandono de unas formas particulares de habitación por otras más rentables y menos comprometidas, esto como parte del desarrollo de las fuerzas progresistas. Estas acciones emprendidas son operaciones radicales y científicas, en las que la falta de iniciativas estatales, la omisión de un marco legal y la excesiva libertad de los agentes particulares inducen al promotor, al constructor y al arquitecto, forman parte de un acomodamiento racional de las prácticas que se han realizado continuamente en el medio urbano desde el siglo XIX, pero estas innovaciones terminan en fracaso debido a que se sustentan en la improvisación, en la dependencia de actuaciones ambivalentes y en la movilización demográfica y económica sin control.

De esta manera, se hizo necesaria la adopción de una serie de modelos que pudieran homologar la lógica y la jerarquía de las realizaciones en la ciudad moderna, sin contradecir sus mecanismos de producción ni segregar los de consumo en arquitectura y la manera en que estos organizan la vida cotidiana. El primer paso fue la acogida de personalidades culturales y teóricos en el ámbito de las artes y la arquitectura que eran conocidos por sus escritos en el contexto europeo, como Eugene Emmanuel Viollet-le-Duc o Gottfried Semper; el segundo, fue recoger los modelos de antiguas ciudades europeas que eran señaladas por su control del crecimiento y por su nivel de calidad artística, urbanística y edificatoria como París, Londres o Berlín.

Un ejemplo de las influencias en cuanto a organización y conformación de un pensamiento proyectual racional y eficiente, como de la confianza que estos depositaron en algunos arquitectos modernistas, en su actuación en el planeamiento y en la realización de nuevos contextos urbanos,

---

<sup>90</sup> (207) Jackson, Kenneth T y Schultz, Stanley K. Cities in American history. 1. New York : Knopf, 1972. Pág. 164

se observará en la ciudad de Chicago, por ser un entorno significativo que, más adelante, formará parte de un estudio pormenorizado, ya que acogió las ideas de E. Viollet-le-Duc, y de otros arquitectos europeos, sobre las metodologías empleadas y del empeño en la naturaleza de los materiales.

Los arquitectos europeos e historiadores como Eugene Emmanuel Viollet-le-Duc, James Fergusson, y Gottfried Semper proporcionaron el esquema teórico en el que Chicago entiende su propio trabajo. Mientras que John Ruskin siguió informando a la redacción de unos pocos autores, este período marca el ocaso de su influencia en América y el inicio de una búsqueda de un nuevo conocimiento científico. Las imágenes por las que es conocida la obra de Viollet-le-Duc, publicados en “The Inland Architect magazine”, no es la famosa adaptación de hierro a la estructura gótica (esta idea excéntrica de construcción de hierro parecía tener poco interés para los habitantes de Chicago), pero sí por sus bocetos de la cabaña primitiva, que fue utilizada para apoyar la evolución de un nuevo estilo americano en el Oeste (imaginada como una nueva región etnográfica) a partir de materiales industriales y procesos de construcción<sup>91</sup>.

Esta es una manera particular, aunque no excepcional, de la entrada de la ideología de la congestión en la base de la producción edilicia en las ciudades mediante la importación de ideas y conceptos afines a las realizaciones que ya se producían en la ciudad de Chicago. La capacidad laboral, de medios y de recursos, así como la asimilación conceptual de otras fuentes literarias y del pensamiento foráneo, ha permitido a la sociedad tecnocrática y urbanizada de esta urbe evolucionar en su vida

diaria, simplificando y racionalizando muchas actividades que antes eran comunes en las ciudades, por lo general europeas, ligadas a los hábitos, en tanto que el impulso a la investigación disciplinar y científica era una de las consecuencias del empuje de nuevas metodologías que representan los intereses de la nueva comunidad urbana y un avance en la evolución de la congestión como procedimiento en la nueva arquitectura.

Uno de los factores de la persistencia de la congestión en el pensamiento racional, desde su aplicación instrumental con fines de beneficio particular sobre la sociedad civil, es su constante actualización, la cual se da desde la etapa postindustrial. Su sistematización y crecimiento permanente, como un procedimiento generalizado en la arquitectura y la ciudad, emanan, se expanden y se refuerzan con las privaciones de los bienes más elementales y de los desequilibrios humanos. Las carencias urbanas, a partir de ese momento, se convierten en inagotables, porque las necesidades siguen siendo cada vez mayores, a pesar de que la sociedad superó las etapas paleosociales y paleotécnicas<sup>92</sup> casi en su totalidad, pues las deficiencias básicas en salud, vestido y alimentación no se han ido minimizando. Por su parte, el instinto de conservación de los recursos adquiridos con esfuerzo ha potenciado el desarrollo de otras áreas como la vivienda o el espacio público, pero estas, de igual manera, adolecen de una mejora sustancial.

Como se sabe, las penurias del habitante urbano no terminan en la ciudad moderna, sino que empiezan bajo nuevas formas y nuevas privaciones, sean estas reales o artificiales, como el acceso a nuevos servicios públicos, nuevas condiciones laborales o beneficios urbanos como el transporte o las comunicaciones. Las ganancias que da el vivir en la

---

88 (320) **Merwood, Joanna.** Western architecture: regionalism and race in the Inland architect. [aut. libro] Charles Waldheim y Katerina Rüedi. Chicago architecture : histories, revisions, alternatives. Chicago : Univ. of Chicago Press, 2001, 2005. Pág.5

<sup>92</sup> El término es usado de manera habitual por Lewis Mumford para designar los aportes técnicos y materiales que se han desarrollado entre 1750 y 1850, aproximadamente, período denominado por él como “la segunda revolución industrial”. Mumford acoge la expresión paleotécnica de Patrick Geddes, relacionándola con las fases del desarrollo económico-social ligado a la técnica, y describe este proceso por intermedio de

dividir el tiempo en fases como la eotécnica, la paleotécnica y la neotécnica. Palabra estrechamente relacionada con los mecanismos de producción y consumo que Mumford acoge para la explicación del término mediante los aportes del sociólogo Werner Sombart. “Sombart señala el punto crucial del capitalismo en el traslado del centro de gravedad de las industrias textiles orgánicas a las industrias mineras inorgánicas, esto también marca la transición de la economía eotécnica a la paleotécnica.” (215) **Mumford, Lewis.** Technics and civilization. [trad.] Constantino Aznar de Acevedo. 3. Madrid : Alianza, 1934, 2006. Pág 161

ciudad forman parte de las transacciones del capital financiero, y las podemos llamar “innovadoras”, porque están ligadas a la producción de nuevos recursos bajo la forma del consumo y a la necesidad de paliar las insuficiencias económicas o culturales de sus habitantes, las cuales se convirtieron en nuevas privaciones básicas debido a la misma ideología del sistema dominante que aborda la realización del mundo construido, a causa tanto de la individualización como de la colectivización de los problemas sociales de la urbe. Como ejemplo, se puede citar la privación y la carestía de la vivienda y las múltiples formas que ha adquirido este medio que organiza la ciudad, en el que prevalece una desigualdad y una desproporción entre las diversas clases sociales, como en las maneras de acceder al espacio, a su organización y su representación, ya que estas se producen de diversas formas, y su oferta está regida por la concentración y la expansión de las tensiones económicas de la sociedad de consumo, lo cual es resultado de la evolución social de la urbe contemporánea que está dirigida directamente al habitante y a su capacidad adquisitiva, la cual determina su posibilidad de acceder a aquella. De esta manera, surgen unos modelos formales, como los instrumentos de actuación urbana, en los que aparece la congestión, tanto en la apropiación del suelo y en los gastos de gestión que genera su compra como en la realización de inmuebles o de grandes complejos residenciales dentro de unos marcos operativos diseñados para dar cobertura total a la población, a lo largo de procesos de realización homogéneos técnicamente compatibles con un determinismo cultural o estético.

Resumiendo todo lo señalado, el principio de la actual urbe metropolitana es su fluidez social, para lo cual se necesitan nuevos procedimientos instrumentales a nivel económico, político, urbanístico, etc. que viabilicen las antiguas y las nuevas insolencias pecuniarias de las clases sociales urbanas, incluyendo tanto a los habitantes pasivos, o que no poseen propiedades, como a los activos, aquellos que detentan la propiedad y la renta. El objetivo de tales procedimientos con respecto a ambos grupos es el participar de los beneficios ampliando el funcionamiento de la economía, incrementando el potencial productivo y aumen-

tando la demanda, así haya un deterioro del patrimonio social de la ciudad que, bajo las condiciones de la congestión, se considera una actividad legítima, a pesar de las diferencias existentes entre los diversos grupos sociales, que oscilan entre la sociedad tradicional y la moderna, sobre la apropiación y la valoración de la urbe, lo cual, a su vez, redundará en la expansión autócrata y excluyente de la ciudad.

Todos estos procedimientos ligados a la congestión llevan implícitamente la búsqueda de más mecanismos que sean útiles a la totalidad del espectro social, principalmente, porque hay menos recursos y más habitantes en las ciudades. En este caso, la prioridad es posibilitar el acceso a más medios de financiamiento y mejores estructuras de gestión por parte de los promotores y productores que dominan el proyecto social en la urbe y que proporcionan, como parte del beneficio económico que representa la elaboración del espacio en la ciudad, más capacidades funcionales a los usuarios por medio de la ampliación de las acciones arquitectónicas o urbanísticas, con proyectos e infraestructuras de carácter múltiple y con actividades dinámicas de amplia convergencia en la población, los que, con cada vez menos recursos materiales y menores capitales, minimizan los riesgos de la desvalorización, los requerimientos espaciales y las técnicas de elaboración. De esta manera, se fortalecen las prácticas conceptuales ya conocidas y se ajustan los medios materiales y productivos para que se puedan incorporar más ciudadanos a las estructuras que se construyan.

La urbe convencional, o aquella que se gobierna bajo reglas sociales y preclaras formas institucionales, se modificó sustancialmente a partir de la revolución agrícola y el cambio de la cotidianidad rural del siglo XVIII, con la que una colectividad campesina superada por las exigencias de la industria impulsaba el éxodo a las ciudades y, una vez allí, a la concentración de la población en barriadas, la cual se vio forzada a asumir nuevas convenciones, hábitos y costumbres que se asocian con la transición demográfica del habitante del campo cuando se convierte en residente urbano. Esto supuso una eficiencia forzada en la vida colectiva, pues se necesitaron servicios y movilidad, lo que adjudicó a las

técnicas un protagonismo de primer orden, ya que estas llevaban las iniciativas formales y las regulaciones funcionales. Así mismo, las inventivas mecánicas tuvieron un papel significativo en el reajuste de los sistemas que hicieron posible la construcción de la ciudad y, en nuestro caso, en la forma en la que la congestión optimizó la incipiente vida en las urbes, como un producto más en la ampliación y la recualificación de la producción del espacio habitable y de convergencia de los habitantes.

La industrialización de las sociedades occidentales supuso la transformación metodológica de unas formas consideradas positivas, producidas por el sistema social, con las cuales se procuró la edificación y el aprovechamiento del suelo, ya sea desde el punto de vista del uso de los recursos medio ambientales de carácter tradicional heredado de la vida en el campo o de la aplicación de reglas o doctrinas que orientan una existencia objetivada en la ciudad, sin mediación, individualizada, indiferente y traumática, pues predomina la utilización extensiva de todos los medios y recursos disponibles, ya sean conceptos o técnicas que alteran la administración y la realización del medio físico. Estos sistemas de convergencia y concomitancia organizados por la congestión y dirigidos a la población estaban basados en técnicas perfeccionadas que se encontraban alejadas de las apropiaciones populares y desbordaron el papel de las artes y sus prácticas tradicionales, a la vez que estaban excluidas del uso colectivo. El impacto social de la técnica se generalizó de tal manera que no asumió un papel de dependencia y subordinación como otros conjuntos del conocimiento científico o artístico, sino un rol independiente de conocimientos, subordinándose a otras áreas que contribuyeron a su expansión gradual y a su difusión en la sociedad, llegando a adquirir una total autonomía que ha determinado el control o la guía de la realidad y del cambio que afectó a la comunidad urbana en su conjunto y a las formas y contenidos de la ciudad. La congestión de la mano de la técnica ahora abarca los antiguos dominios de la naturaleza y del arte, adquiriendo una autoridad que se define como “moderna”, ya que determina formas sociales y culturales sin que estas tengan necesi-

riamente antecedentes históricos, logrando un dominio del entorno y superando las limitaciones de la cultura y las problemáticas de las clases sociales.

Es bien sabido que la Modernidad es la destreza más notable de la técnica y que esta no existe sin la reivindicación permanente de la práctica metodológica o su ejecución procedimental continua, pues posee una erudición propia y forma parte esencial de las ciencias aplicadas por su capacidad de conocer y controlarse a sí misma en la búsqueda de la libertad y el beneficio, ya que cualquier nuevo procedimiento solo es posible en el mundo moderno si posee capacidad de acción eficiente que oriente hacia algún tipo de producción material o conceptual. Este modelo está orientado a ser funcionalista más que formalista, pues posee una intención de cambio total en todos los aspectos de la sociedad, lo cual lleva a una crisis en las diversas formas colectivas y de la organización de un marco de referencia que se habían asentado por la acción del tiempo. Pero, ahora, la técnica pretende subordinar el humanismo y el arte a cuestiones estratégicas y procedimentales, a una homogenización de lo conocido para reducir los logros de la sociedad a acciones que siempre pueden mejorarse sin comprometerse con juicios de valor.

Lewis Mumford da una respuesta a las crisis provocadas por la dualidad arte y técnica, mediante la interdependencia de ambas categorías en la vida moderna, y cómo estas no han sido controladas o subordinadas a las transformaciones de la existencia urbana, sobre todo en lo referente a su influencia en la arquitectura, tanto en su capacidad de asumir totalmente la representación de la forma y el espacio como en la de modificar los usos y actividades de los inmuebles, homogenizando y homologando las diferencias culturales que pudieran existir.

Nuestra técnica se ha vuelto compulsiva y tiránica pues no se la trata como instrumento subordinado a la vida; al mismo tiempo, nuestro arte ha ido perdiendo progresivamente su contenido, o bien se ha tornado simplemente irracional, en un esfuerzo por pretender brindar al espíritu un santuario libre de las imposiciones opresivas de nuestra vida diaria. (...) En el fondo de mi aná-



lisis del símbolo y la herramienta, del desarrollo de las artes mecánicas y los peligros del proceso reproductivo cuando no se lo controla, y asimismo en el fondo de mi discusión del símbolo y la función en la arquitectura había un esfuerzo por arribar a cierta comprensión de una cuestión crucial para nuestro tiempo: ¿por qué nuestra vida interna ha llegado a empobrecerse tanto, a ser tan vacía, y por qué nuestra vida exterior es tan exorbitante, y aún más vacía en sus satisfacciones subjetivas?<sup>93</sup>

De esta manera, la aceptación de la técnica como un fenómeno orgánico de la cultura urbana, y no como un aspecto mecánico propio del mundo industrializado, es un hecho habitual en la sociedad tecnificada, siendo observada, en algunos casos, por filósofos o pensadores como una manifestación sobrevalorada de la cultura, debido al predominio y a la generalización de la ciencia y la técnica, las cuales se entienden como categorías jerárquicamente superiores y como punto de partida para una posterior evolución o desarrollo de la sociedad, por poseer una mayor capacidad de adaptación, permitiendo así prolongarse con base en la innovación, la racionalización y la producción cuando, tal vez, su presencia autoritaria ha creado una sociedad dependiente de la capacidad de la técnica de resumir y modificar los procesos, el trabajo y la creación de objetos sin un claro cuestionamiento de los hechos, de su aplicación generalizada y de la crisis de la sociedad por el distanciamiento que ha promovido hacia los valores ancestrales del individuo. Estas nuevas categorías de la técnica, asociadas a lo moderno, a la eficiencia y a la democracia, también forman parte de una responsabilidad moral, de una conducta y una expresión ética, conforme a su uso comprometido como arte y como industria, las cuales no dejan de suscitar problemas de comportamiento, conceptuales y de percepción a todo nivel, debido a las estrechas relaciones de la técnica con el medio social y ambiental, encontrándose implicada con las nuevas experiencias objetivas que se estaban creando y otras de origen histórico que se estaban modificando y que forman parte del entorno de la ciudad y de su enfoque utilitarista.

---

<sup>93</sup> (256) **Mumford, Lewis.** Art and technics. [trad.] Luis Fabricant. Buenos Aires : Nueva Visión, 1952, 1968. Pág. 137

## 1.20 La congestión en la segunda mitad del siglo XX

En las referencias que se han hecho al origen histórico de la congestión, se asume que los aportes planteados por los arquitectos modernos como W. Gropius, M. van der Rohe o Le Corbusier han sentado las bases del proceso de densificar y componer las formas de acuerdo con un modelo social que se ha consolidado progresivamente a partir de los dramas urbanos del siglo XIX. Estas referencias a la continuidad de los procesos racionales de la Ilustración y la innovación moderna, en cuanto a temáticas compositivas, estarían incompletas si no pensamos en las diversas cargas y contenidos teóricos surgidos después de la primera mitad del siglo XX. Estas condiciones serán esbozadas más adelante, dentro de los problemas específicos de la congestión, pero no se pueden pasar por alto los contenidos planteados por la revisión historiográfica de la relación arquitectura-ciudad surgida durante los años sesenta del siglo XX.

Durante este periodo, se pretendió racionalizar aún más el desempeño de la arquitectura, pero ligado a las reconstrucciones del ámbito físico europeo después de la Segunda Guerra Mundial, no solo en lo material, sino también en los conceptos culturales del oficio arquitectónico, introduciendo así un cambio mediante la tensión y la sorpresa, como también de nuevas aspiraciones ligadas al lugar y a la historia, en el que estas deberían estar integradas eficazmente a la ciudad, lo cual había sido objeto de olvido en las décadas posteriores, pero que ahora era tomado en cuenta como una revalorización de las prácticas de la cultura vernácula, como una parte esencial de la problemática arquitectónica y de su hostilidad hacia la ciudad no legitimada por la Modernidad.

El común denominador, después del modernismo de posguerra, es la incapacidad de los espacios socio-culturales, creados durante dicho proceso, a la hora de asimilar, manejar o explicar la complejidad de los entramados teóricos que les dieron vida, porque surgieron de las nuevas

vertientes del análisis arquitectónico y de sus exhaustivas revisiones, entre las que se destacan la crisis de los valores personales, de la libertad y la autonomía, de la validez de las ciencias y de sus transformaciones; el conflicto permanente de la sociedad con la economía y la cultura, entre otros procedimientos que actúan como un conjunto de acciones o métodos que movilizaron inesperadamente la colectividad de ese momento.

Es inobjetable que A. Rossi es el teórico adecuado para este periodo por establecer un guion que revaluó las condiciones del proceso moderno hacia la ciudad, partiendo de la realidad del escenario urbano. Rossi expresa, como los demás arquitectos de su generación, una serie de argumentos coherentes, no exentos de tendencias y pactos, en los que se asume de manera pertinente una realidad conflictiva y no se desconocen las habituales antítesis de los procesos históricos, estableciendo así una actitud conciliadora entre las diversas corrientes de la arquitectura.

La congestión, según A. Rossi<sup>114</sup>, es asimilada como parte de una “nueva realidad urbana”, una aceptación de los procedimientos científicos, pero bajo una sola orientación: reconstruir la memoria de la ciudad bajo las condiciones imperantes de la urbe especulativa. Se entiende, entonces, como el compromiso con la historia y sus elementos primarios, sin desconocer su corrección permanente hacia la economía, con lo que ocurre en el lugar y su situación en el contexto general de la ciudad, que vendría a ser el medio en el que se concibe y se materializan las iniciativas del proyecto racional sobre los ya conocidos problemas

---

<sup>114</sup> En esta época de intervenciones, después de la Segunda Guerra Mundial, el objetivo era la ciudad y sus centros históricos, su destrucción, su tergiversación o su recuperación, como también un análisis de las estructuras y las formas realizadas hasta ese momento tratando de dilucidar las consecuencias de ese proceso de transformación urbana, Rossi en el texto *Scritti scelti sull'architettura e la città: 1956-1972* expresa las nuevas actitudes con respecto a líneas de investigación y de discusión abiertas hacia la progreso urbano y sus componentes esenciales, de esta manera expresa la relación entre el cambio de las estructuras urbanas con las formas sociales que promovieron la aparición de la congestión. “En relación con la residencia, se ha de tener una conciencia clara de lo que significa una operación de vaciado de los centros históricos, o de cambio completo en el sentido de la tercerización, de los hoteles, de las residencias de

del desarrollo urbano, lo cual es definido por él como un “proceso compositivo”, una nueva organización de formas conocidas y de signos concretos que deben ser estudiados con miradas reflexivas, tanto individuales como colectivas, al interior de la estructura urbana. Esto debido a que, si se reúnen las problemáticas de la urbe bajo una sola perspectiva como es la continuidad de la evolución de la ciudad en tiempo, lugar y paisaje, es posible entender su progreso y dar una solución coherente a la arquitectura y a sus manifestaciones formales, una coherencia entre teoría y acción, ya que, cuando estos elementos son vistos de manera individual, los fenómenos no cuentan con mayor alcance de organización ni con una respuesta metodológica.

En este punto, la congestión no sería una condición aislada ni una respuesta independiente, sería una parte de un problema mayor de amplias resonancias en la sociedad, en el cual se destaca una serie de nuevas finalidades y exigencias propias de un modelo en el que se separan de manera pormenorizada la ciudad y sus hechos del individuo y de la colectividad. Como ejemplo se encuentra la ciudad de Viena, ampliamente analizada en diversas partes a lo largo del texto *Scritti scelti sull'architettura e la città: 1956-1972*. En el estudio del plan urbano para Viena, Rossi expresa el carácter primigenio de la orientación de la ciudad histórica y su crecimiento extensivo como un organismo, como un todo, teniendo en cuenta las necesidades espaciales de la expansión de las actividades basadas en la cultura local de los centros existentes en los alrededores que articulan coherentemente la vocación directriz del núcleo

lujo. Este tipo de operaciones que en la práctica se desarrollan con el alejamiento de las clases populares del centro, se inició con los derribos del siglo XIX y de principios del actual, deformando el carácter y el mismo valor compacto, en sentido constructivo, de los centros urbanos. Además de las cuestiones de carácter sociológico y político (ya que en realidad estas operaciones permiten grandes operaciones de especulación en detrimento de las clases populares, que muchas veces no encuentran otra alternativa válida que marchar a la periferia urbana), acaba por congestionar de una manera increíble los centros urbanos, sin conseguir por otra parte establecer una auténtica alternativa válida.” (257) **Rossi, Aldo.** *Scritti scelti sull'architettura e la città, 1956-1972.* [trad.] Francesc Serra i Cantarell. Barcelona : Gustavo Gili, 1975, 1977. Pág. 296

central. Así mismo, aborda los problemas asociados a la congestión que, en este caso, no tienen nada que ver con crecimiento desbordado de la población o con la extensión infinita de sus áreas urbanas.

Como primera observación, esto demuestra lo falsa que es la afirmación popular, que muchos urbanistas suscriben, y que con frecuencia oímos repetir en los discursos oficiales, de que los problemas del urbanismo dependen de la dimensión y de la presión demográfica. El caso de Viena confirma que en los problemas de la vida de la ciudad estamos ante cuestiones más complejas y que, como ha observado el estudioso norteamericano Richard Ratcliff, en un ensayo famoso, "...podemos observar tales problemas (congestión, etc.) ... en los sitios en que hombres y cosas están apretados, y el organismo urbano está sometido a las mismas leyes naturales y sociales, con independencia de la dimensión".<sup>115</sup>

En este caso, la congestión es la expresión de la falta de una cultura urbana, pues, a pesar de haber una articulación y una prolongación del tejido por medio de franjas urbanas, estas no obedecen a un modelo especulativo ni se compensan espacialmente con una extensión y una adecuación apropiada de las áreas urbanas para vivienda y comercio sin forzar el entorno para apropiarse de características formales o espaciales que no posee, ya que el desarrollo urbano se da debido a la misma vocación del lugar y a que sus condiciones económicas son adecuadas y proporcionadas al contexto y a sus directrices primarias establecidas con mucha anterioridad, pues, si bien hay necesidad de espacio para residencias y servicios, esta se satisface con planes diferenciados para cada sector.

Se evita considerar la ciudad como un todo único, un bloque, una masa indiferenciada, dominada por la congestión, los problemas

de la cual sólo puedan ser resueltos mediante el arreglo del territorio circundante en el que se proyectan. Al contrario, son precisamente los problemas del territorio circundante los que precisan los problemas de la ciudad, sin seguir un modelo indiferenciado de ciudad-región, que actualmente vemos aplicado por todas partes, venga o no a relación<sup>116</sup>.

La visión de Rossi de ciudad extendida, o de la ciudad más allá de las fronteras físicas, es observada como parte de las consecuencias formales que son producto del capital financiero, un vestigio de las implicaciones de la *filosofía burguesa*<sup>117</sup> que da como consecuencia la aparición de la *periferia*, inexistente en la ciudad de Viena, según Rossi, pero que en otras ciudades ha construido la urbe, no siendo dejada al azar, ni a la improvisación. Así, la congestión no es sobrevalorada, pues no es vista como algo positivo ni negativo, sino como la continuación de los procesos con una vocación metodológica más científica que racional, siendo la ciudad que él se imagina, una urbe producto de la reflexión, de la creación de la mente de los usuarios de la ciudad, la que pretende poseer un orden, se trata de una ciudad análoga que se convierte en un procedimiento cada vez más orientado hacia una científicidad cultural y operativa.

Esta visión de totalidad ciudad-arquitectura, que surgió en la segunda posguerra, marcó el desarrollo de la metrópoli desde el punto de vista de la congestión como un fenómeno de circunstancias múltiples, en los que no existe un trasfondo ideológico, como la producción, la propiedad, el consumo de las primeras épocas de la urbe industrial que la justifique, pues la congestión, ahora, es un proceso tan connatural a las necesidades sociales como la realización edilicia vernácula de la ciudad tradicional. La falta de conciencia de la congestión, o su intransigencia o severidad al incorporarse al desarrollo del espacio arquitectónico, le ha permitido permanecer en el anonimato y ser una sugestión

<sup>115</sup> (257) Ibid. Pág. 120

<sup>116</sup> (257) Ibid. Pág. 126

<sup>117</sup> **Libeskind, Daniel.** "Deus ex Machina". "Machina ex Deo": Aldo Rossi's Theater of the World. Nueva York: Oppositions / publ. by the Institute for Architecture and

Urban Studies. , 1980, 21, 3-20. Tomado de (209). **Ferlenga, Alberto.** Aldo Rossi : obras y proyectos. [trad.] Graziella Baravalle y Jordi Pinós. Barcelona : Ediciones del Serbal, 1992. Pág. 108



Fig. 110. Charles Sheeler, New York No1, 1950



Fig. 111. Richard Estes, Times Square a las 3.53 de la tarde, en invierno, 1985.



Fig. 112. Thomas Struth. South Wabash Avenue. Chicago 1992.

metafísica, tanto en el inconsciente colectivo como en las múltiples obras que se realizan en la gran ciudad, que ahora posee una belleza artificial a modo de los cuadros de Charles Sheeler, Richard Estes o Thomas Struth (Fig.110-112), en los que, como una lógica de su proceso, prevalece la soledad y la independencia de los objetos, sean estos utensilios u obras de arquitectura, en los que las obras están una junto a la otra, no formando un conjunto, sino siendo independientes, una aglomeración de objetos, un escenario con cuerpos sin relación aparente en donde predominan los binomios extremos de luz y oscuridad, nacimiento y muerte, ilusión y realidad, los cuales cuentan con una inusual corporeidad y una estudiada representación, así como una idea de conceptualización y alternatividad cultural.

Estos términos, de igual manera, son relativos a la congestión, forman parte de la realización y la interpretación de la urbe y del papel preponderante en la evolución teórica y proyectual de la cultura arquitectónica, ya que llegaron a integrar multidisciplinariamente las artes y otras áreas del conocimiento, tanto de origen social como científico, a partir del

perfeccionamiento de los métodos que son necesarios para la construcción de los instrumentos del diseño contemporáneo.

Siguiendo este orden de ideas, otros arquitectos importantes de la escena teórica italiana, como Manfredo Tafuri, Franco Purini o Massimo Cacciari, condensan en sus estudios historiográficos la tendencia descrita por A. Rossi con respecto a las virtudes y las contradicciones culturales de la ciudad de la memoria colectiva y sus implicaciones, y sobre cómo sus dimensiones trascienden la sociedad en su conjunto.

Puesto que la ciudad, como un hecho integrador de las operaciones de la Modernidad, desde hace un tiempo, no tuvo más remedio que acoger todos los sistemas a su alcance que le ayudaran a mantener su proceso más importante, que es el económico, para estos teóricos, el factor de la productividad no es solo la movilidad de activos en el comercio, la fabricación de utensilios o la renta del suelo, sino también el examen detallado de las experiencias de construir, elaborar o componer de manera generalizada dentro de los procesos histórico-sociales, que dan permanencia y seguridad al ente urbano, formando parte de la estructura racional y funcional del territorio.

Casi la totalidad de las ciudades requiere de procedimientos complejos de construcción y de participación integrados por los medios disponibles y sus pobladores para lograr la satisfacción de la demanda de vivienda y de servicios, a partir de la cual se hace necesaria una relación de equilibrio entre los diversos niveles sociales, funcionales o económicos y la intervención de las características culturales y ambientales de la ciudad, sus prácticas y teorías que posibilitan su desarrollo. Para que estas actividades de planeamiento denominadas *primarias* puedan ejercer el manejo y la manipulación del medio urbano y ambiental, se hace necesario el empleo de modelos espaciales que estén ligados a mecanismos formales y constructivos para el uso del suelo. Así como que el campo esté unido a la producción o, en su defecto, al paisaje urbano o a las actividades de educación, salud, comercio, etc. que se encuentran delimitadas por condiciones técnicas o financieras establecidas por el uso intensivo del solar, donde se explotan sus propiedades de localización y de gestión mediante el uso de instrumentos de organización y de realización adecuadas a las actividades propias de la ciudad capitalista.

Contrario a esto, en las grandes metrópolis, la colonización del suelo ha llegado a un término de intervención, ahora existe una sobredimensión del uso del terreno y de sus posibilidades de manipulación, presentándose una revalorización constante del suelo y niveles sofisticados de especialización, en los que la congestión es llevada necesariamente a límites de saturación, densificación y compartimentación horizontal del uso del suelo, ya que la globalidad del sistema y su necesidad de inversión, por medio de la realización del espacio, afecta a todos por igual. De esta manera, M. Tafuri le otorga el poder a las altas concentraciones urbanas, a las redistribuciones de la población por la economía y a las conurbaciones que se dan en el contexto de las metrópolis.

Desde que el poder industrial y cultural de la Nación se está desparamando por Nueva York, esta ciudad sufre una constante agonía de crecimiento. Edificios que una vez fueran señalados como maravillas son

derrumbados, desaparecen ante nuestros ojos para ser reemplazados por torres más altas. Se rajan las calles para instalar metropolitanos de cuatro vías. Hay tubos que llevan el tráfico por debajo de los ríos, mientras se tienden grandes puentes sobre las vías acuáticas. No es ningún asombro que un crecimiento tan rápido y poderoso se esté descontrolando. Los problemas se están multiplicando. Los rascacielos producen congestiones; luego hay un gran clamor para conseguir metropolitanos. Pero en lugar de reducir los atascos de tráfico. Los metropolitanos originan edificios más altos. Estos a su vez necesitan más metropolitanos, y así sucesivamente en una espiral viciosa de sentido ascendente cuyo final nadie puede prever<sup>118</sup>.

El planteamiento de este círculo vicioso es la reproducibilidad del medio urbano, la unión y la desintegración permanente de sus componentes que repetirán este ciclo infinitas veces, llegando a considerarse como normal, porque existen desviaciones ideológicas, un enfrentamiento entre política, cultura y economía, que se dan de manera constante, que se justifican por la transformación permanente de lo edificatorio y lo urbano, que resultan de una retroalimentación entre las necesidades reales o ficticias y los inmuebles o infraestructuras que se construyen, puesto que la privación crónica del espacio en las grandes ciudades y su respuesta construida se superan constantemente en sus campos específicos, ya que estos proporcionan una mayor comprensión y valoración de esa realidad producto del cambio continuo, una congestión de los procedimientos y de las acciones emprendidas, de tal forma que hay más espacio debido a las iniciativas privadas y públicas, como forma de inversión económica, que necesidades reales o viceversa. Esto ocurre porque, en la Modernidad, la tendencia del crecimiento urbano se convirtió en ilimitada, pues la ciudad y sus pobladores dependían proporcionalmente de un ascenso condicionado por lo económico, por lo cual, la mayoría de las veces, se efectuaban las transacciones urbanas y la adquisición de productos con una particular escasez de recursos. Actualmente, las actividades gestionadas por una economía boyante controlan el consumo y las necesidades de la población a todo nivel, induciendo al exceso de

<sup>118</sup> (259) **Tafuri, Manfredo.** La sfera e il labirinto : avanguardie e architettura da Piranesi agli anni '70. [trad.] Francisco Serra Cantarell. Barcelona : Gustavo Gili, 1980, 1984. Pág. 233

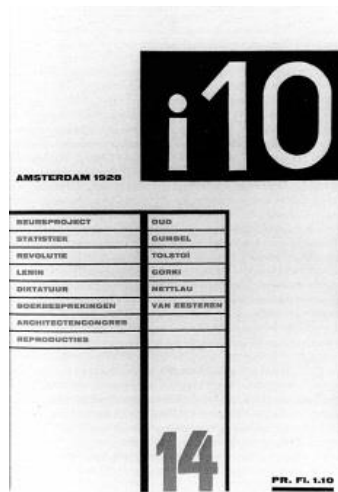


Fig. 113. Portada de la edición de I 10, que incluía la "Declaración de La Sarraz", 1928.



Fig. 114. Cubiertas de volumen "Le Carre Blue" 1959, 1961, que difundía las ideas del TEAM X



Fig. 115. Analogía gráfica para explicar la Teoría de la Deriva de Guy-Ernest Debord, 1956

artículos y manufacturas en una serie de procedimientos estructurados, en cuanto a su funcionamiento y organización, que llevan al habitante a desear más de lo que puede controlar o asumir.

Aunque este proceso se ha convertido en histórico, algunas ciudades han desarrollado una mayor capacidad productiva, la cual es capaz de asimilar con mayor rapidez y magnitud los métodos que, de manera irremediable y precisa, llevan a la congestión. Esta situación se presenta en países democráticos o en naciones en las que el sistema político-administrativo permite flexibilidades en la gestión y construcción de la ciudad. El ejemplo paradigmático de este caso son las ciudades de Estados Unidos, estando New York y Chicago a la cabeza de esta forma de actuación urbanística y arquitectónica, pues son las localidades de referencia para la explicación de los procedimientos de la congestión en el marco general de la metrópoli.

Esta nueva perspectiva de la ciudad ilimitada y multicéntrica, que es el tipo de urbe que mejor recoge las iniciativas de la mentalidad norteamericana, es significativamente opuesta a la urbe europea que se ampara en la utopía bajo una nueva re-interpretación, ya que estos países habían

sido los directamente implicados en la destrucción de sus antiguos modelos de estabilidad y subsistencia y que, para alcanzar sus objetivos de

producción, movilidad y orden social, debieron superar la Modernidad racional de posguerra. Para ello, se configuraron grupos de las más diversas tendencias de reflexión y de iniciativa crítica en arquitectura. Existían asociaciones que deseaban una renovación de los modelos presentes, así como otras que pregonaban una realización totalmente nueva. En ambos casos, se querían modificar el control y la producción del espacio en las ciudades por otros medios menos radicales. Estas conocidas asociaciones de arquitectos, como el CIAM, el Team X, los Situacionistas (Fig. 113-115) etc., delimitaron y configuraron nuevas ideas entorno a la realización de la arquitectura en conjuntos de viviendas de renta limitada con exigencias particulares en cada país o región, y a la reestructuración del tejido de las ciudades basadas en las actividades humanas y en sus necesidades, entre las que se exceptúa cualquier iniciativa metodológica de corte universal, agregando nuevos elementos de estudio como la integración de funciones específicas y generales, una mayor flexibilidad en las intervenciones y una influencia de la sociedad sobre el dominio de lo construido, evaluando la ciudad y sus productos



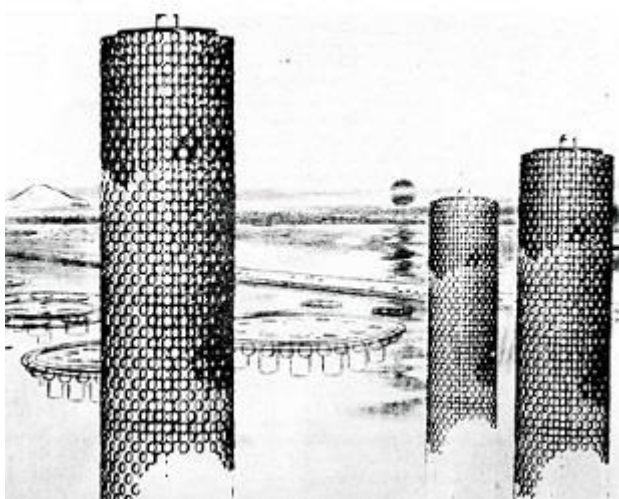


Fig. 116. Kiyonori Kikutake, The Marine City, 1959. Perspectiva.



Fig. 117. Stanley Tigerman, Instant City: Linear Pyramid City, 1966

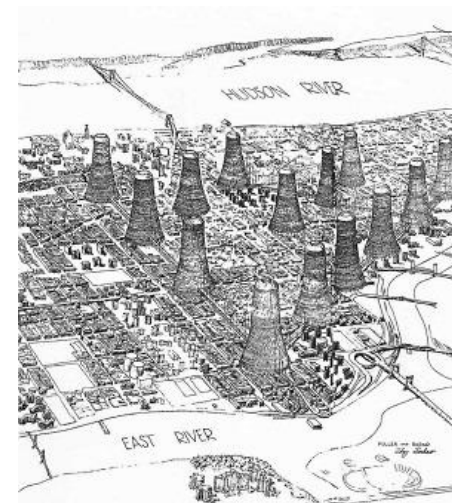


Fig. 118. Buckminster Fuller / Shoji Sadao, Edificaciones de gran altura propuestas para la zona urbana de Harlem, 1965

mediante ciencias alternativas como la antropología y la sociología. De esta manera, el estudio del hábitat condujo al regionalismo crítico, a las nuevas corrientes fantásticas de los metabolistas<sup>119</sup> y megaestructuralistas<sup>120</sup> (Fig.116-118), entre otras nuevas propuestas que pretendían la

<sup>119</sup> El metabolismo forma parte de una filosofía de la reivindicación, ya sea desde la cultura asiática o de otras formas de mirar los logros de la arquitectura occidental mediante alternativas más humanizadas que buscan nuevas relaciones entre el individuo y la sociedad. Así mismo, también cuestiona los logros de la occidentalización del mundo y sus fracasos en la economía, la cultura y la técnica, mediante la búsqueda formal que compatibilice estas dicotomías de la modernidad. Kurokawa representa una de las expresiones de este movimiento, ya que expresa, como otros miembros de este movimiento de vanguardia, la necesidad de incorporar nuevas visiones y analogías con la naturaleza: "Consideramos que la sociedad humana como un proceso vital, un desarrollo continuo de un átomo a la nebulosa. La razón por la que usamos la palabra metabolismo biológico es que creemos que el diseño y la tecnología deben indicar la vitalidad humana. No creemos que el metabolismo implica la aceptación sólo de un proceso natural, histórico, pero estamos tratando de fomentar el desarrollo del metabolismo activo de nuestra sociedad a través de nuestras propuestas ".Este es un elemento importante en nuestra declaración, por dos razones. En primer lugar, que refleja los sentimientos que la sociedad humana debe ser considerada como una parte de una entidad natural continuo que incluye todos los animales y las plantas. En segundo lugar, expresa nuestra convicción de que la tecnología es una extensión de la

desarticulación con el desarrollo de la ciudad de la Modernidad, debido a la crisis de la sociedad civil, que se refleja en la falta de alternativas sociales en los tejidos urbanos producto de la pérdida de sentido en el

humanidad. Esta creencia contrasta con la creencia occidental de que la modernización es una repetición de un conflicto entre la tecnología y la humanidad." (210). **Kurokawa, Kisho**. Kisho Kurokawa : Metabolism in architecture. London : Studio Vista, 1977. Pág. 27

<sup>120</sup> Reyner Banham expone, en su libro *Megastructure. Urban futures of the recent past*, los antecedentes de la crisis en el pensamiento arquitectónico y urbano durante los años sesenta, a razón de las ciudades superpobladas, la falta de alternativas de diseño para esta condensación social y el deterioro de opciones económicas viables ante el aumento de la desconfianza en el futuro. "los arquitectos se habían situado en una posición tal que, si aspiraban a conservar alguna credibilidad como «proyectistas globales», no les quedaba otra opción que proponer megaestructuras. Aun cuando hubiera habido un fuerte retroceso económico, digamos que hacia 1965, las megaestructuras se habrían presentado como el tipo de obras públicas a gran escala necesarias para «relanzar la economía». En realidad, muchos megaestructuralistas subrayaron la importancia de la «crisis urbana», hecha de polución, crimen, congestión, disfunciones de los servicios municipales y toda la restante letanía de necrópolis." (260) **Banham, Reyner**. *Megastructure. Urban futures of the recent past*. [trad.] Ramon Font. Barcelona : Gustavo Gili, 1976, 1978. Pág. 11

pensamiento arquitectónico que mantenía los mismos esquemas de densidad, especulación y congestión, y que se encontraba aunado a crisis económicas, energéticas y políticas<sup>121</sup>, así como al surgimiento en paralelo de nuevos contenidos y hábitos sociales como manifestación de nuevas reivindicaciones de género, de cultura y de nacionalidad; al desfallecimiento de los países dominantes y a la implementación de un juicio crítico ante las formas de realizar la ciudad mediante la búsqueda de una cooperación contextualizada que había sido negada por la visión de las vanguardias.

Estas corrientes de pensamiento han influenciado de alguna manera la visión del proceso arquitectónico elaborado a mediados de los años sesenta y setenta, en un clima divergente y susceptible por la validez de las técnicas y las herramientas de intervención que se crearon para modificar el espacio heredado de la ciudad racional. Dentro de estas técnicas y herramientas, se encuentran la congestión y los demás instrumentos afines que fueron proporcionados como apoyo a los fenómenos y condiciones del determinismo de la urbe, en especial, los aportes cuestionados del movimiento moderno arquitectónico, ya que existía una serie de libros y artículos que promulgaban tanto la continuidad como la revisión de las ideas-manifiesto heredadas desde mediados del siglo XIX. Así mismo, se presentaba, al interior de las teorías arquitectónicas, una crisis que estaba orientada hacia las potenciales transformaciones formales que emergían como drásticas oposiciones al predominio de la función.

R. Koolhaas, al hacer revisión de los contenidos de la ciudad, escribe el texto *Delirious New York*, apoyado en las oposiciones existentes, que son el surgimiento de una nueva cultura del lugar sin que presente necesariamente un significado concreto y específico de ese ambiente, y

sin estar circunscrito a unas necesidades particulares. Así mismo, el autor parte de la influencia del entorno artificial de las metrópolis en el contexto mundial debido a su capacidad de organización, donde el progreso científico y tecnológico ya no es el paradigma ni genera confianza como durante sus primeras épocas. Así pues, se sigue considerando la urbe metropolitana por la imagen que de ella se desprende y por el ideal en el que permanece el cambio psicológico de una sociedad desencantada y deshumanizada, como una ampliación de la crisis de valores de la contemporaneidad.

La constante referencia de la ciudad norteamericana durante los años setenta es la fascinación por su redefinición en periodos de tiempo muy cortos, debida a una serie de resultados extremos en su gestión urbana y arquitectónica que nunca se previeron con visión de futuro. En esta, el conjunto de sistemas, que superaba en técnica y recursos a otras ciudades de su época, no estableció procedimientos de orden, respaldo y acogida social que permitieran una integración formativa desde planteamientos urbanos que fueran equilibrados entre naturaleza y ciudad, así como tampoco instituyó una necesaria autocrítica y una evaluación de los impactos históricos, ambientales, legislativos, etc., de tal forma que la ciudad siempre ha sido un producto del comercio desaforado que clasifica, según su conveniencia, a individuos o clases, sin que por ello deje de darse una crítica o una búsqueda para definir una identidad o una estética.

Este desconcierto entre población y medio ambiente en la ciudad norteamericana y su contexto contiene excesivas dimensiones morfológicas y tipológicas que no han brindado ningún beneficio sociocultural a su colectividad, a pesar de poseer inigualables condiciones generales que facilitarían su estudio y la revalorización de sus entornos construidos.

---

<sup>121</sup> Los libros que hablan de la posmodernidad se enfocan en los nuevos acontecimientos históricos y en el desarrollo de nuevas formas de pensamiento, en la búsqueda de nuevas alternativas de reforma a la sociedad y sus esquemas de organización ya agotados. Un ejemplo de esto es la referencia de Jesús Ballesteros hacia lo que se denomina “posmodernidad” y sus consecuencias, “Un nuevo acontecimiento adquirirá rasgos de época a partir de los años setenta: la conciencia de los efectos negativos de la

industrialización en lo que se refiere a la conservación de los recursos naturales. Ello había sido advertido desde el ámbito de la ciencia y el pensamiento, pero, en la esfera de los poderes políticos y económicos, sólo se percibió a partir de la crisis del petróleo. A partir de este momento se generaliza la conciencia de los problemas ecológicos.” (261) **Ballesteros, Jesús.** Postmodernidad : decadencia o resistencia. 2. Madrid : Tecnos, 1989, 2000. Pág. 104

Este fenómeno sociocultural, la pérdida sistemática de su cultura, es el que atrae singularmente tanto a académicos como a gente del común, pues la historia de Estados Unidos ha sido inconsciente, validada y carente de alternativas de otro tipo de desarrollo a su planeamiento predefinido, lo cual forma parte de una serie de procedimientos objetivos en lo económico y administrativo, cuyo fin es colmar de actividades y construcciones el territorio, las cuales explican el origen y la evolución aglomerada de la ciudad estadounidense y, dentro de esta reflexión, una parte importante del origen histórico del término congestión.

La ciudad elaborada por los rascacielos, así como su importancia material, ha cambiado, ya que, desde su perspectiva histórica, el hacer ciudad bajo esta modalidad ya no es tan relevante hoy día, pues ha dejado de significar una expresión del modelo puramente capitalista y de la imagen racionalista del mundo, o lo que ello significa para sí misma como hecho arquitectónico. Esta percepción se ha transformado en una fuente de contradicciones y conflictos, ahora más que antes, en la que prevalece la orientación política sobre la acción social y las subjetividades como resistencia al pasado, siendo ahora una referencia obligada en el estudio de la congestión porque estas acciones se convierten en modos de intervención tan decisivos como la misma construcción de una edificación o el planeamiento de un área urbana. Si bien la metrópoli ha sido analizada, tanto de manera científica como metodológica, de manera destacada por la escuela italiana o por teóricos de diversa índole, existen otras maneras de interpretarla. En este caso, se remitirá a la evocación formal por R. Koolhaas en su proyección teórica y su relación directa con la congestión.

Durante las décadas de 1960 y 1970, se puso en evidencia la necesidad de una reflexión más crítica hacia los productos de la ciudad y de que esta se diera desde el punto de vista de sus procesos de planeamiento que incluyan la corrección de sus defectos y carencias, así como el rescate de una nueva capacidad de reflexión y de coordinación por la inestabilidad que produce la misma racionalidad de la vida cotidiana en las ciudades, porque existía una escasa creatividad que se encontraba históricamente anulada, como una cerrada indiferencia hacia el tejido de

las urbes. El principal motivo de esto era el excesivo protagonismo de una arquitectura invariable y arquetípica que era el único recurso que contaba con la atención al proyectar la ciudad. Un segundo motivo era el desgaste y la falta de funcionalidad de las estructuras urbanas, en sus aspectos estéticos y su actividad que fueron determinados por el movimiento moderno, en el cual estos ya no cumplían con las metas propuestas a nivel de cobertura y satisfacción total de la población. Para facilitar esta nueva reflexión debía de regenerarse la dinámica de pensar y hacer las edificaciones en combinación con la revalorización del contexto de manera sensible y, así, la elaboración, la sustitución o la conservación de los inmuebles no solo revitalizaría o incrementaría el uso del suelo, sino que daría un equilibrio a las propuestas más divergentes mediante la aceptación de lo que había sido desechado algún tiempo atrás como la objetividad, la individualidad y la razón en contra de los modelos indeterminados o técnicamente eficientes, pues no existía un dominio de la demostración o de la reflexión, las cuales también hacen posible la ejecución de nuevas políticas de diseño y de un planeamiento o proyección científica contra la obsolescencia cultural, entre otros factores.

Estos antecedentes fueron favorables a las declaraciones de Rem Koolhaas en su análisis de la ciudad de New York, debido a los cambios radicales que suscitaron las circunstancias anteriormente anotadas de la urbe en crisis, la cual fue interpretada por el autor como “la ciudad en trance” o la ciudad que presenta cambios sustanciales que afectan singularmente el modo de vida de los habitantes, quienes se encuentran unidos a una singular metamorfosis de lo urbano, debido a las condiciones asumidas desde la especulación y a la falta de alcance social de la arquitectura. Una de estas formas de deliberación sugerida es que la *ideología de la congestión*, propuesta por Koolhaas, se asuma como un hecho ineludible, y como tal, necesario para el progreso material de la urbe emergente, pues las formas producidas por ese estado de conflicto, entre la urgencia económica y la necesidad social, se canalizan en una serie de esquemas conceptuales que han hecho posible la realización acelerada y artificial de la ciudad, favoreciendo la aparición de mecanismos o instrumentos igualmente apremiantes, como la congestión,

para dar solución a la hegemonía de la técnica y su racionalización ante las eventuales necesidades de los residentes metropolitanos.

Lo anterior ocurre mediante una teoría urbanística y arquitectónica que surge del agobio y que explica introspectivamente los inconvenientes de vivir en la metrópoli y la manera en la que se abordan estas formas de vida y sus representaciones materiales, ya sea por intermedio de la densidad urbana, la aglomeración o los rascacielos, así como la forma en la que estas estructuras han modificado las formas de comportamiento colectivo en la búsqueda de nuevas condiciones de residencia por parte de sus pobladores. Estas inesperadas realidades han transformado el comportamiento de sus moradores y han asumido como normal la nueva cultura simulada en las ciudades<sup>122</sup>, lo cual ha llevado a la destrucción de la vida en comunidad favorecida por la congestión o cualquier otro procedimiento que simplifique y enajene su identidad o su crítica hacia la forma de vida que impulsa la actual modernidad, en tanto que se realiza la búsqueda, de manera arqueológica y antropológica, de un nuevo humanismo que permita la comprensión de un fenómeno socio-urbano y justifique las relaciones entre la arquitectura y colectividad. De esta manera es entendida la congestión como una justificación en la que la cultura tradicional, o en su defecto la cultura como influencia civilizadora, es un comodín más en el juego económico de la urbe simbólica.

Así, las referencias a la ideología de la congestión en el libro *Delirious New York* son presentadas de manera polémica y, como tal, contienen

ideas e intenciones que se debaten entre lo conceptual y lo convencional. En este caso, se presentan complejas contradicciones que niegan una evolución razonada entre el avance de la técnica y el progreso social de la vida moderna, ambos sistemas se refutan porque se llega a una serie de procedimientos de intervención en los que la ciudad científica obstruye el desarrollo de la colectividad a la que debiera servir, induciendo a los individuos a aceptar una realidad urbana opuesta a una correcta aplicación de los principios básicos de vida y de equidad en la vivienda, el trabajo y el medio ambiente. Estos procedimientos de inducción al habitante a su aprobación de la ciudad congestionada se pueden determinar cómo esquizoides o alienados, cuyas características básicas son la falta de interés por relacionarse socialmente, una restricción en las expresiones emocionales y una aceptación tácita de la agresividad ambiental, entre otras (Fig. 119-121).

Estas condiciones son presentadas en las teorías posmodernas de R. Koolhaas como un método ambivalente y subjetivo de presentar la congestión, no como un descubrimiento, pues esta ya formaba parte del léxico de la ciudad desde el siglo XIX, debido a la insinuación de unas determinadas reglas de juego de dominación y explotación bajo las consignas de la libertad, la propiedad y la seguridad de las acciones o proyectos en la ciudad que deben acatarse, como también por la indeterminación formal y funcional de sus contenidos urbanos, entre los cuales lo imprevisible e inestable de las actividades ha tomado serias implicaciones en la realización de las lecturas arquitectónicas, en las cuales, la explicación de los nuevos patrones de modelación de la ciudad, ya sean

---

<sup>122</sup> Los filósofos y los teóricos de la posmodernidad han hecho énfasis en el carácter ambiguo del conocimiento y sus metodologías especulativas, que han dado como resultado la participación del individuo o de la sociedad en los eventos políticos, culturales y económicos de manera nunca antes vista, lo cual ha llevado a la disolución de su papel contradictor y de consciencia en las actividades urbanas, convirtiéndose en un elemento más del complejo sistema que maneja la vida diaria convirtiéndola en fragmentada, circunstancial e indefinida, orientándola a la búsqueda de identidades en el pasado. “la célebre declaración de Jean François Lyotard sobre el fin de los grandes relatos: más allá del contenido de las ideologías, lo que se repudia es la concepción narrativa de la experiencia humana, que activa la destrucción de la idea de sujeto. Ya

no hay un sujeto hegeliano, y el futuro del mundo no es el surgimiento del sujeto racional que se libera de las creencias tradicionales. Ni el yo ni la cultura tienen unidad propia. Hay que negar la pretensión de la cultura occidental a la unidad y a la universalidad, así como hay que rechazar el concepto de la conciencia o del cogito como creador del yo. Jameson lleva el análisis crítico al extremo cuando define la cultura posmoderna caracterizada por la imitación y por la esquizofrenia. La imitación, porque la falta de unidad de una cultura induce a reproducir estilos pasados.” (262) **Touraine, Alain.** Critique de la modernité. [trad.] Alberto Luis Bixio. 2. México : Fondo de Cultura Económica, 1992, 2006. Pág. 190



Fig. 119. Weegee (Arthur Felling), El Crítico (Noche de estreno en la ópera) 1943.



Fig. 120. W. Klein, Baile en Brooklyn, 1954



Fig. 121. Eugene Richards, Abuela, Brooklyn, 1986

físicos o abstractos, estarían basados en cargas psicoanalíticas, surrealistas, fragmentadas, directamente relacionadas con fenómenos o circunstancias de cómo la sociedad urbanizada crea la metrópoli y cómo esta ha poseído una gran influencia en la arquitectura y sus estudios afines.

Existen, de igual manera, nuevas definiciones y nuevas palabras para abordar la congestión, ya que su aplicación supone dejar inadecuado el lugar donde se aplica, ya sea el entorno tradicional que se convierte en obsoleto o el espacio y las estructuras que conforman la urbe, negando la tradición mítico-poética en la realización de la ciudad, en donde ya no hay implicación emocional por parte de sus habitantes. Esta metodología de la puesta en práctica de la congestión es opuesta a la continuidad de la ciudad y a la de historia como copartícipe de una evolución progresista sin ideario político por parte de las sociedades liberales y urbanizadas.

Esta etapa se define como las *permutaciones*<sup>124</sup>, o el cambio de un sistema por otro en la disposición o en la variación sutil o radical de sus principales componentes que hacen posible la densificación o la concentración del espacio, ya sea por medio de estructuras físicas o medios mecánicos ligados a la técnica como algo asociado a la racionalidad instrumental. También nos habla de una doctrina del cambio sobreentendido y de la indiferencia contenida, originada en la crítica modernista hacia la igualdad y la democratización, la cual se refiere a las teorías y prácticas dominantes sobre cualquier objeto o lugar que se encuentre dentro de la influencia de este medio cultural absoluto que es la metrópoli insensible ante los cambios, una alteración que yace en el interior de cualquier intervención en el espacio arquitectónico o en la ciudad, y que se adapta a las exigencias siempre cambiantes del entorno construido. Estas variaciones de lo edificado o de lo ordenado se encuentran históricamente fundamentadas en las leyes naturales de la producción y del trabajo; se originan en la política, la economía y la sociedad; cuentan con un marcado carácter artificial o científico y no son un producto de la libertad humana. Esta posición no es nueva, se remonta al siglo XIX,

<sup>124</sup> (263) **Koolhaas, Rem.** Delirious New York, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 11.



y su mejor ejemplo se encuentra en el cientificismo, una doctrina orientada por la entrada en la escena urbana de la psicología humana y de la antropología cultural, parte del surgimiento de la crítica racional en tanto que prevalece el pensamiento unitario y la abstracción de los conceptos.

En el libro *Culturas y mentalidades del siglo XIX*, la definición de “concepto” en el entorno cultural de dicha época nos ayuda a comprender el fundamento de su aplicación.

El concepto expresaba al mismo tiempo la confianza en las potencialidades del entendimiento humano para penetrar en los misterios más recónditos de la naturaleza y la esperanza de responder por medio de la ciencia a todos los interrogantes sobre el hombre, dondequiera que se planteasen o cualesquiera que fueran —el gobierno, la economía, los problemas sociales— en una especie de física, rigurosa y previsible, de los fenómenos psicológicos y sociales<sup>125</sup>.

De igual manera, podemos establecer que estas *leyes naturales* de lo racional son propias del método experimental, una forma de especulación y de exaltación de un modelo de conocimiento cuyo principio es el predominio de la ciencia contra el individuo, la cual, por sus condiciones de objetividad y de limitación en sus procedimientos, surgió como una serie de imposiciones que sustenta la subordinación del habitante a la urbe industrial. Este resulta siendo comportamiento, tanto previsible como aceptado, en el que la artificialidad se considera una situación normal que se manifiesta en la organización del medio político, económico y cultural para la realización de la ciudad en su pretensión de planificar su desarrollo como parte de un organismo en evolución que se encontraba en vías de sistematización.

<sup>125</sup> (264) **Baños, Francisco Villacorta.** *Culturas y Mentalidades en el Siglo XIX*. Madrid : Editorial Síntesis, 1993. Pág. 47

<sup>126</sup> En este caso es el abandono del equilibrio de una racionalidad neutral, por unos valores perecederos impuestos por una tecnificación sin sentido, en donde la existencia de las ciudades se convierte en fugaz, transitoria y contingente. J Glausberg ex-

Este recurso aleatorio del artificio es explícito y preponderante por su extrema racionalidad, es un esquema útil que se aplica al desarrollo de la urbe, donde su desempeño se presenta de manera contradictoria, ya que, al pretender ser tanto de vanguardia, o sea, diferenciar sus realizaciones entre naturaleza y cultura, pero siendo a la vez discontinuo y aleatorio, sus actuaciones y ejecuciones procuran intervenir la metrópoli como una prolongación de los modelos precedentes, un historicismo no radicalizado en el que se copian los patrones del uso del suelo y las representaciones que han resultado efectivas desde el pasado, desde que la ciudad empezó a ser efectiva económicamente, asumiendo un proceso urbano y arquitectónico que se identifica por la continuidad de sus actuaciones especulativas.

Este argumento historicista, propio de la Modernidad y la posmodernidad, ha sido tomado como referencia en el libro *Delirious New York*, como un fenómeno de *decadencia*<sup>126</sup>, o la manera de abandonar las ideas primigenias que dieron origen a una forma o una categoría espacial arquitectónica o urbanística y que ha afectado la realización de las urbes en sus estructuras básicas y en sus cada vez mayores magnitudes, a causa de un olvido sistemático de la idea original y de la experiencia compositiva propio de estos momentos históricos. Esto forma parte de la evolución social de este periodo en el que se presenta el conflicto entre las colectividades civiles y la necesidad de esa vuelta a la historia, no como proyección de lecturas reflexivas o líneas de fuerza, sino como un cofre de donde se extraen los inventarios formales o funcionales jerarquizados para proyectar edificaciones o procedimientos y representar el poder o la cultura, en parte obligada a reconocer su dependencia o dominación hacia los procesos racionales, debido a la resistencia de la Modernidad a sí misma, pero no hacia el pasado, como una consabida

presa la transformación entre la modernidad y la posmodernidad mediante la un recuento de dicho proceso histórico, “Los “viejos conservadores” no se permiten la contaminación de la modernidad cultural. Observan con tristeza la decadencia de la razón sustantiva, la diferenciación especializada de la ciencia, la moralidad y el arte, la concepción moderna del mundo y su racionalidad.” (265) **Glusberg, Jorge.** *Moderno, postmoderno : de Nietzsche al arte global*. Buenos Aires : Emecé, 1993. Pág. 214



ruptura de la nueva posmodernidad, entendida como disciplina académica, que consideraba hostil cualquier señalamiento a la arquitectura funcional y científica, desde el punto de vista formal pero no desde la función. Así mismo, este *decadentismo* es la necesidad permanente de aceptar la especulación, la permutación de valores, la falsedad y la crisis perpetua de la ciudad, a pesar de su rechazo ante la imposibilidad de afrontar la metrópoli de una manera más vital.

También existe una aproximación positiva a esta transformación de la ciudad como un fenómeno técnico, es decir, a este *decadentismo* de la ciudad entre la economía o la cultura, según la cual se plantea un *resurgimiento* de la urbe por las convenciones de una tradición en sus formas o procedimientos de elaboración o, por lo contrario, una aceptación implícita de sus procedimientos racionales extremos y complejos que son válidos por sí mismos, sin ataduras o contradicciones con otros procesos históricos o disciplinares como la congestión. La falta de un discurso vinculante con las estructuras que han sido desarrolladas en el tiempo de existencia de la ciudad, así como de unas intenciones proyectuales coherentes y continuas con el recinto urbano al momento de proponer nuevas formas y diferentes configuraciones, ha llevado a la unidad forzada de la metrópoli por la aglutinación de su tejido físico o por la aglomeración del gran número de habitantes residentes, pues se proponen unos modelos espaciales que presentan vínculos aleatorios o circunstanciales que están ligados a intereses y a convenciones comerciales que distan de poseer un proceso de urbanización completo y están más adecuados a los procedimientos circunstanciales del uso intensivo del territorio.

De esta manera, una ciudad como New York, que por sus desmedidas condiciones es identificable más por las deficiencias que por sus virtudes, es una referencia obligada en *Delirious New York* y una correlación obligada en los estudios de la urbe en la década de 1970, así como un parámetro de estándares constructivos de infraestructura de servicios y de ingresos mercantiles y financieros por el uso de suelo, toda una serie de referencias que se dirigen a la ciudad como la fuente de costosas asistencias sociales y de productos consumibles de carácter transitorio,

de las que se han hecho diversas interpretaciones dinámicas en las capitales emergentes de todo el mundo, en donde la intención es ejercer una aplicación ilimitada de los recursos disponibles que otorgan las centralidades urbanas y las grandes densidades.

De esta manera, se da una urbe fraccionada conceptualmente, aunque unida económicamente, en la que las realizaciones arquitectónicas se pliegan a estos procedimientos de intervención científica de naturaleza yuxtapuesta o múltiple en la cual persiste el proceso de crecimiento ilimitado de la ciudad, y donde la congestión hace posible este modelo para la sociedad, aceptando las condiciones de saturación que impone este sistema ante la falta de vivienda, de equipamientos y de infraestructuras, ya que esta forma de intensificar las actividades suple de manera general las deficiencias del proyecto urbano.

Según el punto de vista de R. Koolhaas, la metrópoli fue creada para mostrar el estado de alteración psíquica de sus habitantes, de acuerdo a una ideología proyectada por medios especulativos, ya fueran culturales o financieros, que modificaron el concepto tradicional de la urbe. En esta definición funcional de la ciudad del capital se encuentran radicalizados los espacios de reflexión (espacio público) y los espacios de inflexión (rascacielos) en una metrópoli ya modelada según las necesidades mercantiles, de acuerdo con los patrones disciplinares (político-económicos) condicionados y determinados por un proceso histórico de reciente aplicación como lo fue la Modernidad.

La posición de R. Koolhaas no trata de describir una serie de intenciones proyectuales dentro de la tradición de los textos de arquitectura, ni un juicio historiográfico concreto, solo expone de manera abierta e inconclusa el fenómeno de la producción arquitectónica, basada en realidades materiales y en programas de competitividad. Según Koolhaas, lo circunstancial, la subjetividad, el absurdo o la ironía radicalizan las convenciones de crear una sociedad, puesto que, aparentemente sin ninguna carga conceptual o histórica, las metrópolis de hoy se pueden gestionar y realizar por intermedio de los procedimientos congestionados.

### 1.21 Conclusiones del capítulo: la congestión, un fenómeno universal

Se han abordado la ciudad-Estado mesopotámica, la polis griega, la civitas romana, el burgo medieval, la ciudad renacentista, la urbe ilustrada, la ciudad industrial y la metrópoli contemporánea como las formas históricas de composición política que adquiere la urbe, y se han reconocido como formas asociativas entre cultura y técnica que se han planteado como intervenciones económicas del espacio urbano.

Las ciudades de la antigüedad se encuentran asimiladas a otras urbes. Es posible comprobar que presentan equivalencias tanto en su aspecto físico como en los contenidos conceptuales de sus estructuras, cuyo común denominador es la saturación del espacio y una análoga disposición de los usos y actividades, en las cuales también se aprecian unas muy cercanas interpretaciones morfológicas sobre terreno o el paisaje según su importancia estratégica. Así mismo, le otorgaban al desarrollo de la urbe una forma restringida para conformar un tejido denso, en donde habita una colectividad sin un marco físico adecuado.

Estos tejidos son definidos como aglomeraciones en las que también faltan unas técnicas más apropiadas, ya que su proceso de construcción consiste en apilar construcciones por motivos extraurbanos, debido a un conjunto de creencias y situaciones colectivas críticas que se originan en el campo, cuyo alcance general, en la mayoría de los casos, es una estructura compacta que no cuenta con un tratamiento espacial urbanístico. Así, la urbe histórica, como un modelo político-económico, fija su atención en ser un medio habitable de sometimiento y dependencia, lo cual es una de las maneras de organizar a sus habitantes, pues el espacio es restringido y subordinado a la defensa. Esto es el primer recurso funcional y cultural que progresivamente se irá modificando hasta constituir la ciudad de las relaciones políticas y de clase, en la que la congestión configura un orden, dando coherencia a la organización espacial de

acuerdo con el sistema de concentrar las actividades en un espacio urbano cerrado.

Las principales características de estos modelos históricos son su lento desarrollo y la permanencia de sus condiciones políticas tradicionales, a excepción de la ciudad del siglo XIX, la cual podemos denominar *de facto*. Esta última es donde se pierde la relación con el medio ambiente y se modifica la relación entre la sociedad y el establecimiento de poder, debido a los cambios que han sido calificados como *radicales*, y donde se da inicio a la conformación de la residencia, las instituciones y el lucro comercial. Esto da paso a una serie de patrones de actuación propios de la ciudad que se reelabora y se transforma de manera continua en los que las nuevas formas de control y de producción masiva son el producto de esta amalgama y se convierten en dominantes de las actividades urbanas. A partir de ese momento, la urbe retorna sin proponérselo a sus antiguas condiciones de autoconservación social y espiritual, se vuelve a la ciudad que ya se había superado, se torna a su estado primitivo de asociaciones e interacciones en el que estas se convierten en conjuntos, en colmenas de tejidos residenciales, que cuentan con un desarrollo técnico y presentan una gran evolución en su articulación con los servicios que provee la urbe, pero que han perdido el valor de la forma y de sus intrincadas relaciones culturales.

La congestión da la posibilidad de que el medio urbano pueda expandirse y modificarse sustancialmente, así como de ampliar la capacidad funcional del territorio, para lo cual son necesarias nuevas metodologías asociadas a otras disciplinas y doctrinas que superen la indefinición de la forma y se sustraigan de un falso positivismo histórico.

La ciudad de siglo XIX se caracteriza por ser descriptiva y representativa, ya que, por sí sola, la arquitectura de este periodo no es capaz de solucionar la problemática de la ciudad que se desea, la que integre los adelantos técnicos y determinadas convenciones funcionales. Surge entonces la necesidad de ampliar el espectro teórico de la arquitectura, revaluar sus experiencias y modificar la visión que se tenía del arte, ya que lo que entendemos hoy por ciudad es donde la congestión y sus

operaciones afines interpretan un papel significativo en su desarrollo, las cuales van en contraposición, la mayoría de las veces, de la actividad vitalista y contextual de la urbe, poseyendo unos márgenes muy amplios de indeterminación, pues la sociedad ya no es el resultado de la integración y el equilibrio cultural.

La congestión es un procedimiento de repleción o de hartazgo de actividades que todavía se encuentran sometidas a una permanente evolución. La congestión evoluciona a la par con las nuevas propuestas y las nuevas prácticas que aparecen en la ciudad, lo cual es conveniente, ya que los sistemas políticos y los medios técnicos que la hacen posible aún se modifican de manera sistemática y continua. La urbe reafirma su vocación objetiva, a pesar de que las rutinas que se realizan cuentan con una amplia dosis de subjetividad. Esta constante contradicción en la ciudad contemporánea es característica de las estructuras urbano-arquitectónicas que buscan de manera persistente más espacio por medio de nuevos métodos técnicos o científicos, esto requiere del abandono de otras metodologías más cercanas al ámbito humano o natural, pues se ha hecho necesario rentabilizar los medios económicos disponibles y conservar la base o la propiedad del suelo. El objetivo de esto es incrementar artificialmente su territorialidad mediante nuevos métodos de organización o una nueva reafirmación de algunas categorías vigentes, como la propiedad, la inversión y la normas, pues la congestión pretende aumentar sus facultades espaciales y ampliar la dimensión funcional de las mismas, una filosofía que se justifica por intensiones y voluntades, que se define erróneamente como *creativa* en el mundo contemporáneo, cuando su verdadera intención es resguardar los intereses de los grupos dominantes en expansión.

De acuerdo con lo anterior, la cultura actual debería haber superado su estado embrionario de conocimiento especializado y haber ampliado su capacidad social y científica, así como haber vencido las deficiencias del mundo antiguo y las circunstancias de lo moderno. Contrario a esto, lo que encontramos es la ambigüedad de los sistemas, tanto en sus formas, que ahora están condicionadas a las ocupaciones utilitarias o funcionales, como en las prácticas. El edificio plurifuncional se presta para

actividades tanto de carácter público como privado, pues predomina la indeterminación del espacio y su ocupación mixta, a modo de nuevas propiedades socioculturales que son reafirmadas por las esferas de dominio en el control que estas ejercen sobre la realidad circundante. Los resultados solo se logran de acuerdo con los rendimientos de las formas ideológicas, de la unificación de los procedimientos y de las utilidades económicas, factores que se encuentran dirigidos a los habitantes de las ciudades que se han desvinculado de cualquier compromiso con la ciudad, en donde el tejido urbano se sobreentiende como homogéneo y sin referencias históricas, puesto que la sociedad urbana ahora es dependiente de la necesidad funcional o de la urgencia representativa.

Este estado de la cultura contemporánea es oscilante y dubitativo, y en el caso de la congestión, no es la excepción, porque esta también forma parte de la estructura medular que regula el sistema social y político del conocimiento. Así encontramos la congestión a lo largo de su desarrollo instrumental y de su integración histórica mediante la ampliación de los límites de los espacios, desde sus categorías básicas de densidad o concentración de la población para su protección y la supervivencia hasta en los aportes técnicos que han superado las deficiencias metodológicas de la ciudad en expansión, lo cual se refleja en el auge del cientificismo que ha dado la cobertura doctrinal necesaria para que se dé el desarrollo de la urbe.

Como tal, el proceso de la congestión es historiográfico en su condición de ciencia que se despliega en el transcurso del tiempo y corresponde a las vicisitudes de lo moderno como tendencia o, lo que es lo mismo, por su respuesta social. La congestión es un movimiento integral que posee un sistema específico de valores, cuyo objetivo es la superación espacial de las anteriores experiencias arquitectónicas, así como el avasallamiento de las diversas estructuras tanto conceptuales como físicas que han integrado el tejido urbano. El método para tal fin proviene de los medios de control y de organización surgidos en la ciudad industrial, donde el inevitable cambio socio-político forma parte de un estado de reflexión forzada, debido a las circunstancias que ocasionó la producción y la acción de la colectividad, tanto de su movilidad como de su

ruptura con las convenciones institucionalizadas que se efectuaron a lo largo de su perfeccionamiento urbano, creando instrumentos que permitieran la difusión y la reproducción del espacio.

Los procedimientos de intervención para la gestión de la congestión son las técnicas, las ciencias, el método científico, la Modernidad, las teorías en arquitectura y la ciudad. Esto refleja un claro rechazo al empirismo y a la ética, asumiendo como verdadero solo las condiciones sociales y políticas refrendadas por el planeamiento disciplinar de carácter categórico y eficiente. Así, la congestión, como idea o concepto social, llega a ser un procedimiento histórico que puede evolucionar adecuadamente y es capaz de sintetizar el espacio con mayor eficacia, mediante una ampliación de sus procedimientos ideológicos (eficiencia *versus* economía) por vías de acogerse a sistemas técnicos más seguros y competentes que faciliten las necesidades de expansión urbana, así como de la acomodación de los diversos estados del desarrollo económico y de coherencia programática que requiera la ciudad. La congestión resume el estado de la cultura moderna como la manera y la condición en las que han sido asimilados sus procesos de construcción y de diseño en la arquitectura, los cuales se encuentran condicionados por el modo de vida y unas relaciones de sociabilidad nunca antes alcanzados, lo que se traduce en la transformación cada vez más acelerada de las diversas prácticas establecidas para la realización espacial de las actividades urbanas, así como de la forma en la que se elaboran, tanto colectiva como científicamente, las diversas tramas urbanas a medida que la metrópoli adquiere la experiencia necesaria para su realización.

Dentro de este clima contemporáneo de confrontación social e institucional es donde se definirán las características básicas de la congestión, pues se hacen necesarios varios cambios organizativos en lo referente a la apropiación del suelo urbano, que es el único sustrato que permanece y se valoriza, además de la organización de las intrincadas relaciones de la sociedad futura. La falta de terrenos para el asentamiento de la colectividad es uno de los principales argumentos en el surgimiento de la congestión, pues la distribución y la jerarquización de las estructuras

urbanas parten de un conflicto latente con la colectividad, con sus complejas actividades, con su existencia digna en el espacio urbano y con la apropiación de una urbe que la excluye. Estas condiciones de iniciación a la convivencia se remontan al mismo origen de la ciudad, pero, en la urbe moderna, la coexistencia es una dificultad, debido a los restringidos recursos del suelo, lo que ofrece limitadas soluciones de gobernabilidad y un sustento frágil y precario de sus actividades, pero que, en combinación con las técnicas y las tecnologías, han facilitado un escueto desarrollo social, ya que las destrezas mecánicas no permiten una apropiación permanente del territorio, en donde se establecen unos procedimientos de rentabilidad y de eficiencia para el manejo de las confusas actividades urbanas, puesto que estas se modifican de acuerdo con los procesos imperantes que se han caracterizado por una debilidad estructural que va de las más básicas a las más especializadas.

En este movimiento perpetuo de operaciones que condicionan consciente o inconscientemente al habitante se pretende, por regla general, rentabilizar las acciones urbanas y arquitectónicas bajo un eslogan de coherencia y responsabilidad. La congestión solo contribuye a reafirmar o mantener de pie el sistema; mantener erguidas sus capacidades funcionales es su principal responsabilidad metodológica, no siendo este su único compromiso dentro de las variadas alternativas de cambio y desarrollo social en la esfera de la ciudad contemporánea, sino que también cuenta con la proyección expectante del devenir arquitectónico y el futuro de las urbes.

De acuerdo con la revisión sumaria expuesta, la congestión en la ciudad es un procedimiento instrumental, muy similar a otras políticas de intervención, ya sea en las formas de organizar el conocimiento social y científico, o en el uso de una serie de recursos formales y estéticos para el manejo del espacio. Ambas estrategias son racionales y cuentan con los medios para ampliar el lugar donde se asentará la arquitectura con elementos y sistemas. Estas acciones, ante todo eficientes, construyen la urbe utilizando la congestión para hacer puntos de contacto, tanto física como conceptualmente, hacia un progresivo acercamiento entre el mercado financiero, la economía y la especulación con la sociedad civil.

Así mismo, no se puede obviar que las edificaciones de la metrópoli son las construcciones que personifican las estructuras de poder, pues estas crecen de manera tan significativa que se alejan de sus características simbólicas y paradigmáticas, para convertirse en elocuentes productos de la congestión, como una manera racional de reconocer series de actuaciones y de negociaciones que producen inmuebles y espacios urbanos de gran intensidad. De la misma manera, estos llevan aparejada una sistematización de los procedimientos cuantitativos o económicos que hacen posible la arquitectura en altura y la multiplicidad de distribuciones funcionales solventes, esto como un paso más en la evolución de las tipologías arquitectónicas, su reutilización y homologación en el campo de la teoría arquitectónica.

Estas construcciones congestionadas se caracterizan por una complejidad constructiva y por una serie de orientaciones proyectuales disímiles que presentan muchas variables divergentes dentro del reino de la subjetividad, así como acontecimientos que se convierten en eventualidades, ya que varían por el azar y por contenidos que se encuentran determinados por los juegos de poder. Si bien estos métodos opuestos a la racionalidad objetiva de proyección y realización han existido, es por intermedio de la congestión que se les ha dado el impulso especial, porque parten de las necesidades sociales y sus cambios fortuitos, los cuales se deben amoldar o ajustar a las tensiones producidas por las mudanzas constantes de las dimensiones urbanas.

Gracias a estas circunstancias, tanto objetivas como incidentales, los métodos o procedimientos evolutivos de la congestión no han sido expresados, reinterpretados o desmitificados adecuadamente. Esto es debido a que ciertas condiciones generales de la historia de la ciudad, como son los objetivos sociales de la habitación, el perfeccionamiento de sus estructuras y la evolución de los servicios sociales en las edificaciones han sido posibles por la libertad política que ha permitido la organización de las cosas y una secularización de sus actividades. Este proceso ha surgido lentamente, haciéndose imperceptible por el compromiso gradual del habitante urbano a medida que participaba en la

definición y en la construcción de su entorno, esto lleva a una apropiación de las técnicas que dejan de ser un secreto de gremios o establecimientos, a la capacidad de volverse propietario en la ciudad y de participar en sus decisiones y en la capacidad de invertir en la ciudad de manera independiente y a riesgo propio, creando una ciudad multidiversa y heterogénea por las iniciativas de producción de los particulares. De igual manera, ocurre con los discursos de la Modernidad surgidos a medida que avanzaba el siglo XIX y sus implicaciones racionales en los nuevos recursos materiales y naturales, su transformación y su capacidad operativa que han incidido en las estrategias de ocupación del espacio, el efecto de las técnicas, el conflicto social creado sobre la relación entre el campo y la ciudad y el manejo de los proyectos de planificación en las grandes ciudades. Estas acciones han sido mediadas e influenciadas por la congestión, un procedimiento que hace posible la socialización de los progresos y las transformaciones de los entes urbanos y arquitectónicos.

La ciudad es el producto de la economía y el intercambio. Esta es edificada y dispuesta por la sociedad moderna, en tanto que sus habitantes están condicionados psicológica y materialmente. El ente colectivo es la medida de todo lo que se ha construido y lo que se hará. Con esto hacemos referencia al papel social de sus habitantes, o al modo en que estos se comportan, referencia en la cual es determinante la aplicación de nuevos medios y sistemas que son los detonantes del cambio de la ciudad antigua a la metrópoli moderna. El impulso del crecimiento de la ciudad es la riqueza y la circulación de activos, que son el motivo del progreso social tangible. En términos operativos, podemos afirmar que cualquier acción en el territorio urbano, por pequeña que sea, lleva consecuentemente a una serie de acciones secundarias que afectan el contexto total y su creatividad.

El principal medio en la ciudad es la movilidad. Esta se ha convertido en el fundamento del sistema que justifica las intervenciones urbanas, ya que permite y viabiliza la capacidad de la congestión para extenderse por el territorio. La población depende de estos mecanismos que posi-

bilitan sus actividades y se ve comprometida con plataformas tecnológicas y de servicios que se han convertido en el sustento de la población. El espacio urbano pierde categorías sociales y culturales para convertirse en aglutinante de estos procedimientos especializados, ya que esto solo puede ocurrir en medios integrales desarrollados. Para tal efecto, la congestión ha maximizado el uso del territorio y sus mecanismos de comunicación y desplazamiento, generalizando y homogenizando las intervenciones en el planeamiento urbano, y masificando las condiciones existentes, en la búsqueda de nuevas instrumentalizaciones formales y metodológicas que prioritariamente maximicen los recursos.

Estas ciencias aplicadas, como los significados e intenciones de las diversas ideologías que condicionan la ciudad, han mantenido el recurso de la congestión, a pesar del fracaso del urbanismo contemporáneo y de su proyección en los planes generales. La falta de unión entre las diversas posiciones que amalgaman el proceso de gestión y de realización de la ciudad es el mismo proceso de movilización y organización de la comunidad que hace posible la existencia del tejido urbano, en el que también están presentes la ausencia de comunicaciones y la falta de debates entre las diversas posiciones, cuya tendencia es la polarización de la realidad existente. Así mismo, la ciudad se convierte en un campo de divergencias y de contradicciones.

La congestión ha persistido y ha crecido el instrumento que hace posible la coexistencia de las diferentes actitudes formales y funcionales, aunque estas no tengan relación entre sí, actuando a favor del surgimiento de nuevas metodologías en la organización y tecnificación del espacio, proponiendo cambios sustanciales en el ordenamiento urbano y redistribuyendo el proceso de densificación de la ciudad, amén de otros factores que se han visto alterados o significativamente mejorados, como el diseño contemporáneo, las ciencias aplicadas en la construcción, la representación, las categorías estéticas, los cambios sociales y las actividades labores, entre otras operaciones que proporcionan o promueven nuevos enfoques.





## Capítulo 2, Objeto de Estudio - Precedentes de la congestión

La gran pregunta que George se planteaba era ésta: ¿cómo es que, en medio de los incuestionables progresos de la humanidad, está aumentando la miseria de los pobres en proporción casi directa a los adelantos de la tecnología, la ciencia, el arte del gobierno, las artes y otros tantos campos de la actividad social? ¿Qué es lo que hay que hacer para conseguir que los pobres participen también en el progreso general de la humanidad? Como bien saben los historiadores sociales, la respuesta de George consistía en introducir cambios única y exclusivamente en el sistema de propiedad de la tierra que estaba vigente entonces en los Estados Unidos<sup>128</sup>.

Henry George, *Progress and Poverty*

### 2.1 Introducción de la congestión en el sistema norteamericano

América es tierra de expediciones, los que llegan, los que se adentran en su territorio, los que se quedan, este movimiento físico e intelectual es la fuerza de la utopía. Norteamérica forma parte del mito<sup>129</sup>, o sea, la promesa de la tierra redentora, donde las sociedades laicas se dedicaron a las actividades agrícolas y mercantiles y a la acumulación de riquezas, un proyecto más humano que religioso en el que se asumían de facto y oportunamente las ideas y convicciones de la tierra prometida. Esto, como la creencia popular que se arraigó en una nueva colectividad, pre-

sumía del favor divino a una colectividad convocada y elegida, una visión milenarista de la nación predestinada a cambiar la sociedad occidental para siempre.

Ese sueño, que después se convirtió en el sueño americano (*American dream*), forma parte de la visión mítica de los primeros colonizadores, los puritanos, los pioneros, los inmigrantes que dieron el impulso mesiánico que persistió a lo largo de la historia de los Estados Unidos, en forma de trabajo, democracia y unidad. Esto, fundamentado en la doctrina protestante y calvinista, en la personificación de un pueblo que viene del mar escapando de la persecuciones europeas, que emprende un éxodo relacionado con la nación favorecida en la perspectiva utópica de un modelo social justo.

Este sueño teocrático se diluyó ante la realidad de la condición humana, la secularización y la racionalización de su visión religiosa, debido a un enfoque materialista propio de la dualidad ética del protestantismo, del enfoque de la moral puritana del reformador y, en este caso, del pueblo conquistador, inmigrante y colonizador. La apropiación de tierras y la acumulación de riquezas provinieron de la distorsión del mito, del paraíso en la tierra, convirtiéndose en derechos inalienables que después serían protegidos por el Estado, facilitando su conducta capitalista e individualista y condicionando la sociedad al despotismo y la desigualdad.

Con el paso del tiempo, las grandes transformaciones a nivel mercantil y financiero opacaron la sociedad ideal planteada en el mito, diluyéndola a medida que pasaba de un carácter bíblico-religioso a los logros de un progreso enfocado en el perfeccionamiento-material. Esta política social, que provenía del mismo Estado, se mantuvo hasta mediados del siglo XX, a pesar de los profundos cambios generales que experimentó

<sup>128</sup> Henry George y su libro *Progress and Poverty* (1879) citado por (245) **Nisbet, Robert A.** *History of the idea of progress*. [trad.] Enrique Hegewicz. Barcelona : Gedisa, 1980, 1981. Pág. 289

<sup>129</sup> “El mito religioso nacional inglés, que había ido adquiriendo fuerza hacia fines de la Edad Media y llegó a su madurez durante las décadas de la Reforma: el mito según

el cual los ingleses habían reemplazado a los judíos en el papel de nación elegida y eran los señalados para cumplir la voluntad de Dios sobre la Tierra.” (266) **Johnson, Paul.** *History of the American people*. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 42

la nación, reflejados en las drásticas variaciones de su economía, al cambio en sus estrategias de reforzamiento institucional, y en una mayor participación del gobierno en el sector público. Ese espíritu mesiánico de la nación norteamericana aparece en constantes referencias a la ideología del progreso<sup>130</sup>, a la obsolescencia material y espiritual<sup>131</sup> de todo lo que rodea a la comunidad urbana y a la permanente emulación de los imperios mundiales, evidenciada abandono de lo social por lo individual, como parte de su particular idiosincrasia. Lo anterior, configura un sello distintivo de un temperamento particular en donde se encuentra el carácter iluminado de su propia una visión profética. Estos logros espirituales están referenciados por parte de pensadores y filósofos, que han observado muy de cerca la gestación de Estados Unidos como nación;

[...] los logros de los norteamericanos en diversos campos eran demasiado evidentes como para seguir diciendo que tenían pocas probabilidades de establecer una civilización. Lo corriente entre los europeos era más bien seguir la línea de la declaración hecha por Turgot en 1748. Dos de los escritores que seguía esa línea eran Voltaire y Condorcet. En sus Cartas filosóficas Voltaire declaró que América del Norte había mejorado todo lo bueno que había en Inglaterra. Los cuáqueros de Pennsylvania, afirmaba Voltaire, ya habían creado «esa edad de oro de la que hablan los hombres». El Abbé de Raynal (que anteriormente había sido partidario de la tendencia despectiva de Buffon) dijo de América del Norte que era «un nuevo Olimpo, una nueva Arcadía, una nueva Atenas, una nueva Grecia». Y Condorcet, en su predicción sobre la nueva fase del progreso de la humanidad, ponía a América del Norte como ejemplo de civilización, como modelo para las naciones que quisieran progresar hasta el máximo<sup>132</sup>.

<sup>130</sup> “Era el deber de la Corte Suprema interpretar la Constitución de manera tal, que los derechos de propiedad de todo tipo fueran reconocidos como correspondía y, en consecuencia, se permitiera al capitalismo cumplir con su tarea de llevar el progreso al vasto territorio que Dios Todopoderoso, en virtud de su sabiduría, había entregado al pueblo norteamericano de la misma manera en que una vez había entregado la Tierra Prometida a los israelitas.” (266). **Ibid.** Pág. 228

<sup>131</sup> “Se presentó el triunfo cristiano por venir como un triunfo de los anglosajones protestantes. La república cristiana norteamericana fue un gran éxito. Este éxito se debió

Este puritanismo, con las opciones espirituales que otorgaba el protestantismo, y la presencia de los primeros colonos, se enfatiza en el carácter profético-religioso que se da a esta *tierra prometida*. Anudado a este triunfo espiritual en las nuevas tierras de América, están los logros económicos que justificaron la capacidad de acción hacia el bienestar material, que fue detenidamente observado con admiración por los intelectuales europeos, quienes lograron visualizar su avasallador recorrido en un tiempo muy corto. Las referencias de sus escritos recogen los contenidos renacentistas y clásicos anhelados por las naciones europeas, en el desarrollo de una pretendida identidad en términos míticos, hasta la profecía de los nuevos conceptos de la organización del espacio económico y político, así como de las metodologías aplicadas que estaban emergiendo de la Modernidad. La identificación de Estados Unidos como el surgimiento de la arcadía que retorna está fundamentada en la racionalidad, en la posibilidad de integrar el cientificismo con la naturaleza en armonía, con la fe hacia el progreso y con la vanguardia del desarrollo, a la que se le adaptan las predisposiciones utópicas y paradisiacas del nuevo mundo.

Estos contenidos superlativos de la idea e imagen de la tierra prometida están encarnados en la nación Americana, en la necesidad de materializar, mediante formas y acciones, la refundación de una nueva nación, una nueva civilización. Esto ha tomado un largo aliento hasta hoy día, pues, a pesar de las impuestas ensoñaciones de sus condiciones milenaristas, triunfaron las realidades de las flaquezas humanas, como la codicia, la malicia y el vicio, sobre la sociedad fundada en el mito religioso del puritanismo de los padres fundadores y su perspectiva de la fe en el progreso<sup>133</sup>. Esta colectividad fue transformándose progresivamente,

principalmente a que era protestante: el fracaso era una prueba de falta de mérito moral, del tipo que se asociaba con los católicos decadentes del sur de Europa y Latinoamérica.” (266) **Ibid.** Pág. 560

<sup>132</sup> (245). **Nisbet, Robert A.** History of the idea of progress. [trad.] Enrique Hegewicz. Barcelona : Gedisa, 1980, 1981. Pág 274-275

<sup>133</sup> “Los principales Padres Fundadores insistían en que la humanidad había progresado mucho en el pasado y aseguraban que, con Estados Unidos a la vanguardia, todavía se darían nuevos y trascendentales pasos en esa dirección. Aunque algunos de

desde la utopía terrenal del florecimiento personal hasta la indiferencia empresarial en unas cuantas décadas. Este vertiginoso ascenso, desde su fundación ascética y puritana en el siglo XVIII, se identificó, hasta el siglo XIX, por una gradual tergiversación de la alegoría de la civilización, la cultura y la bonanza económica. Esta disposición original del individuo por la ecuanimidad y la democracia, el estoicismo y la equidad, se encauzó hacia una ética y moral laica desaforada en pro del beneficio y la acumulación de riquezas, entendido como un privilegio o como la mayor de las desgracias que puede sucederle a una sociedad, según los pensadores que, como Tomás Moro, habían visualizado desde hace mucho tiempo la crisis del humanismo en las sociedades urbanizadas, asimismo, hay otros como Maquiavelo que opinan lo contrario:

Maquiavelo no separa en absoluto la política de la moral, sino que diagnostica la posibilidad de un problema estructural consistente en la contradicción mutua entre dos morales diferentes: las demandas del bien del Estado y las de la moral personal (la honradez y la clemencia)<sup>134</sup>.

En este caso, la ética del individuo se traspasa a una moral política justificada por el Estado, según la cual, el bienestar y la seguridad de la sociedad son ejecutados por el gobierno para el beneficio común, para ello, no importan los métodos o las iniciativas que se tomen en la conquista de las utilidades y el privilegio que ello conlleva. Esta utopía renacentista, al igual que la de la Ilustración, incidió sobre el pensamiento empirista, sobre ella se asentaron las colonias de Nueva Inglaterra, con

ellos, conocedores de la cultura clásica grecorromana, hablaban a veces del ciclo de crecimiento y decadencia experimentado por tal o cual nación concreta, y también de la fragilidad de la naturaleza humana...” (245) Ibid. Pág. 275

<sup>134</sup> (267) **Höffe, Otfried**. *Kleine Geschichte der Philosophie* (Breve historia ilustrada de la filosofía). [trad.] José Luis Gil Aristu. Barcelona : Ediciones Península, 2001, 2003. Pág. 163

<sup>135</sup> “No hay duda de que en esta época actuaban entre los norteamericanos poderosas fuerzas no religiosas e incluso antirreligiosas como resultado de las enseñanzas de Hume, Voltaire. Rousseau y principalmente, de Tom Paine”. (266) **Johnson, Paul**. *History of the American people*. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 203

los valores de la fundación de una sociedad perfecta, orientada hacia el trabajo, la libertad y el libre albedrío<sup>135</sup>, en la que el recurso de la prosperidad, como principio ético, forma parte de la identidad nacional, convirtiéndose en una situación irreconciliable con la autoridad y los intereses públicos.

La ciudad es, según los hijos de la Ilustración, el único lugar donde pueden nacer las artes y las ciencias como parte del avance social y dinámico. Esta certeza no era contemplada ni compartida en los nacientes Estados Unidos, ya que la ciudad, en una primera época, no divergía del campo como productores de la economía, aunque ambos territorios se consideraban opuestos y se presentaba la discusión sobre a quién pertenecían los “derechos de la ciudadanía”, ya que ambos sistemas se encontraban enfrascados en un antagonismo sociocultural, en una tensión entre la voluntad que orienta al individuo a buscar el riesgo y el azar, un debate entre la propiedad y la ética, al considerar que el mérito personal que reviste ser de aquella nación se obtenía si el agricultor o el habitante urbano luchaba con su trabajo, su compromiso y su decisión, situación en la que, más que el intelecto, eran las aptitudes físicas, sus brazos o su esfuerzo personal, las que eran decisivas para obtenerla. La peor parte en este conflicto la llevaba la ciudad, porque allí residían las llamadas clases parasitarias y la corrupción<sup>136</sup>, un señalamiento muy conocido entre los pobladores del campo, para quienes, desde su visión religiosa,

<sup>136</sup> El sistema de gobierno de las urbes Norteamericanas y las condiciones de actuación de libre albedrío en los residentes urbanos habían dispuesto un medio propicio para la corrupción en las ciudades, situación que se prolongó desde la independencia hasta principios del siglo XX. Denunciando esto en las publicaciones seriadas y en periódicos, uno de los periodistas más destacados era Joseph Lincoln Steffens que : “reveló el predominio de la corrupción municipal en una serie de artículos después compilados en un libro, *The Shame of the Cities* (La vergüenza de las ciudades, 1904). Los medios de difusión más importantes para estas críticas sociales eran las revistas populares de clase media que empezaron a prosperar en la década de 1890, tales como *The Arena* y *McClure's Magazine*.” (268) **Tindall, George Brown y Shi, David E**. *America: a narrative history Vol. 2*. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1984, 1995. Vol. 2. Pág. 89

puritana, y económica, los residentes urbanos eran vistos como holgazanes y pasivos, un *populacho espontáneo*<sup>137</sup>, cuyas sus iniciativas, actividades u ocupación eran consideradas sin objeto o sin provecho. Se trataba de una problemática sociocultural significativa, ya que, en el fondo, se encontraba el cambio de la colectividad y sus aspiraciones en el desarrollo de los más sensibles paradigmas urbanos, ya que, por la ideología imperante, se recompensaban las habilidades como la vivacidad de los individuos y se castigaba a los desocupados, los ociosos o a los viciosos porque no se procuraban riqueza y propiedades.

Al no poder depositar en los pobladores la confianza política o social del Estado, debido a su pobreza e inestabilidad social, los valiosos postulados de libertad e igualdad se fueron convirtiendo en eslóganes de la utopía política, y solo aquellos que podían demostrarlo mediante su éxito económico podían ser acreedores de la ciudadanía y de la certidumbre institucional. En oposición a esta concepción para las personas naturales, estaban los *derechos de los particulares*, considerados la verdadera base de la urbe y la sociedad, dirigidos a los poseedores de bienes que, a su vez, representaban el fundamento real de la colectividad, ya que habían adquirido o heredado propiedades. Se debe tener en cuenta que el bien máspreciado era la tierra y que su posesión y administración otorgaba a sus responsables un compromiso social, de legalidad jurídica y de bienestar personal. La posesión de un inmueble o un solar se oponía a la propiedad ficticia o artificial producto de los bancos, las finanzas y

---

<sup>137</sup> En Estados Unidos es significativo que la constitución y las leyes estén basados en el “poder popular”, base del federalismo y la libertad, pero de manera contradictoria durante mucho tiempo fue un estado esclavista y a los que no eran esclavos se encontraban estigmatizados como el “populacho”, una gran cantidad de personas producto de la inmigración masiva o personas con diferentes visiones del estado, la ley y la independencia a las que deben darse concesiones y prerrogativas. Esta situación social se encuentran como una referencia constante en la historia de los Estados Unidos, una alusión del ataque político a rivales o a contrarios, que identificaban a las masas a favor o en contra de intereses personales o gremiales, que tuvo una amplia difusión cultural desde los medios masivos como la prensa o las publicaciones seriadas. Esta explicación la encontramos en la lucha por el dominio en la opinión pública estadounidense en que: “‘popular’, o aun ‘populista’, podría servir para designar al grupo integrado por los radicales, pero es mayor problema identificar por nombre a sus rivales. En estas páginas se les ha llamado a veces “propietarios” porque, por regla general,

la especulación, considerada inútil y oportunista, sin prestigio ni virtud, pero que se impondría gradualmente como la auténtica base social sobre la que se asentaría la economía, de acuerdo con el credo capitalista.

Debido a que se trataba de una sociedad que se proyectaba por origen y destino como “no urbana” y cuyo modelo de gobierno era el progreso material y moral ligado a la tierra, la declaración de independencia de las colonias norteamericanas, redactada por Thomas Jefferson, John Adams y Benjamin Franklin, era contenedora de esta filosofía del pensamiento secular y racional, cuya esperanza era la creación de una sociedad agraria, dentro de la quimera milenarista y de un esforzado pensamiento moderno de retornar a los orígenes en pro de una humanidad civilizada en armonía con el entorno natural, con lo cual se pretendía alcanzar el perfeccionamiento de la colectividad mediante el bienestar y la riqueza. Los textos son redundantes al expresar esta condición de la *New Atlantis*<sup>138</sup>, como se consideraba a estos territorios del nuevo mundo<sup>139</sup>.

En 1775 el área colonizada superaba los 2.250.000 habitantes. “El grueso de la población se dedicaba a la agricultura, pero los visitantes europeos consideraban el país como una tierra virgen, dado que el 90 por ciento del mismo estaba todavía cubierto de masas forestales. Sólo en las inmediaciones del Atlántico, en aquellas zonas que habían sido cultivadas durante más de un siglo, podía

esa era precisamente su designación. Sin embargo, el nombre no es justo, a causa de sus connotaciones. De hecho, casi cualquier término que se emplee para describir a este grupo parece ser peyorativo. Durante muchas generaciones, los más señalados historiadores han retratado al hombre de negocios y a su filosofía política en forma poco atractiva. Los literatos se han referido con desprecio a ese tipo de personas, que tanto influyeron en el desarrollo de la nación.” (269) **Emery, Edwin**. The Press and America. [trad.] José Silva. México : F. Trillas, 1954, 1966. Pág. 126

<sup>138</sup> Ficción utópica escrita por Francis Bacon en 1626

<sup>139</sup> “En términos sociales, el espíritu de la Declaración podía ser calificado de conservador en la medida en que no cuestionaba el ordenamiento social de las colonias y tampoco llegaba a condenar una institución tan denigrante como la esclavitud.” (270) **Vidal, César**. Los textos que cambiaron la historia. Barcelona : Planeta, 1998. Pág. 331

contemplarse algo semejante a las actuales regiones agrícolas de Iowa, Illinois o Nebraska. En otras partes, y en especial en el sur, las granjas y plantaciones se encontraban en lugares apartados, separadas por millas de espesos bosques<sup>140</sup>.

En el momento de la independencia, solo existían cinco ciudades sometidas al mercado agrícola, las cuales aumentaron a más de 140 en menos de un siglo, a la vez que se hicieron dependientes del comercio y los ferrocarriles<sup>141</sup>. Las condiciones de la evolución del sistema mercantil y el crecimiento demográfico cambiaron la noción de la fábula rural por la concentración urbana, pero no se vislumbraban en este cambio de sistema político-formal las onerosas condiciones que estaban por llegar y las insospechadas consecuencias del cambio dispuesto por la “ética protestante”<sup>142</sup>, la cual daría lugar al derecho y a la reivindicación del trabajo y a los soportes del feliz lugar imaginado por Jefferson y los firmantes del acta de independencia, pues la soberanía popular y las facultades individuales serían inalienables del sujeto, ya que la libertad lleva aparejada la propiedad, lo que daría lugar a la disparidad social y a la inoperancia del Estado a la hora de salvaguardar los derechos de los habitantes de las ciudades.

<sup>140</sup> (271). **Morris, Anthony**. History of urban form. (Historia de la forma urbana : desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial). [trad.] Reinald Bernet. Barcelona : Gustavo Gili, 1979, 1984. Pág. 403

<sup>141</sup> Es inusual, al inicio del desarrollo de una nación, en este caso Estados Unidos, en la ampliación de su frontera mediante la realización masiva de infraestructuras y vías de penetración en el territorio, que servían como punta de lanza en la colonización del territorio, como lo exponen los estudios económicos sobre el tema. “...El ferrocarril surge como la innovación más importante de los dos últimos tercios del siglo XIX. Aparece como el sine qua non del crecimiento económico americano, la fuerza prima que se encuentra tras el movimiento de la agricultura hacia el Oeste, la aparición de las grandes compañías, el rápido crecimiento de la industria moderna, la localización regional de la industria, la pauta de urbanización y la estructura del comercio interregional... [Illinois, Michigan y Ohio experimentaron un acusado aumento en la población, construcción e industria tras la construcción de las vías ferroviarias dentro de sus límites territoriales y a través de ellos.”. (360) **Fogel, Robert William**. A quantitative approach to the study of railroads in American economic growth : a report of some preliminary findings / R.W. Fogel (1962). Railroads and American economic

Así, la joven nación y su democracia fueron objeto de análisis y de especulaciones en los cuales descollaba, para algunos eruditos, que el propósito de sus habitantes era la acumulación de riquezas sustentado ideológicamente por los valores del individualismo competitivo, debido a las ventajas que llegaron a obtener sin un esfuerzo social significativo, tal como Tocqueville lo percibía desde la filosofía política de las naciones y sus características culturales o sociales de manera negativa en un futuro no lejano;

A Tocqueville le asombraba la “inquietud de los prósperos” franceses y norteamericanos. Los franceses, comentaba Tocqueville, solían recurrir al suicidio, mientras que en los Estados Unidos esta situación acostumbraba a desembocar en la locura. Tocqueville creía que los futuros ciudadanos de las democracias serían víctimas de la reducción de la diversidad cultural, la desaparición de las “grandes ambiciones”, la homogeneización de las masas y la ulterior aparición de un despotismo que acabaría aniquilando los deseos de vivir y trabajar<sup>143</sup>.

De esta manera, se pueden definir como atrayentes y sugestivos los procesos que dieron lugar a la cultura urbana en los Estados Unidos, porque partían de las bases del pensamiento ilustrado, en las que los desarrollos sociales y culturales se orientaron por los valores de la civilización y la

growth : essays in econometric history. Baltimore : John Hopkins Press, 1964. tomado de (272) **Temin, P.** New economic history. (La nueva historia económica: lecturas seleccionadas). [trad.] Maria Esther Rabasco y Luis Toharia. Madrid : Alianza, 1973, 1984. Pág. 177 - 179

<sup>142</sup> La unión calvinista, entre transacciones y fe, se convirtió en uno de los principales impulsores del desarrollo económico de las ciudades, ya que el progreso humano se había afianzado en la confianza por el perfeccionamiento de teorías y procedimientos fundamentados en el conocimiento y en la técnica, muy cercanos a la justificación del darwinismo social. “Algunos eclesiásticos protestantes, influidos por la ética calvinista del logro y la responsabilidad individual, justificaban con fundamentos éticos y religiosos la competencia desenfadada; no hallaban conflicto entre Dios y el Espíritu de la Codicia, y confiaban en que, como dijo el Obispo Episcopal de Massachusetts, “La piedad está asociada a la riqueza”. (273) **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** A Synopsis of American History. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pag. 413

<sup>143</sup> (245). **Nisbet, Robert A.** History of the idea of progress. [trad.] Enrique Hegewicz. Barcelona : Gedisa, 1980, 1981. Pág. 483



ley, cuya pureza de pensamiento se tergiversó, inevitablemente, hacia criterios de naturaleza parcial y conveniente, adulterando el sueño de la tierra de la gran promesa, con intereses jurídicos, económicos, étnicos, etc.

Estas transformaciones se convirtieron en inéditas por sus formas de actuación, por su impacto y por su trascendencia, debido a los procedimientos cuantitativos de orientación científica y mercantil que condujeron a las naciones que se libraron de las idiosincrasias, los hábitos y las costumbres al éxito económico. Al pretender abarcar y ordenar la extensa superficie de Norteamérica, en una primera etapa, se empleó una metodología de apropiación de la tierra que consistía en regalarla o venderla muy barata, pues se consideraba que había suficiente para todos, lo que precipitó una colonización y una explotación desahoradas. Para que esto fuera posible, se promulgaron leyes y se incentivó la capacidad de acción del capital sobre los entornos sin explotar, lo cual afectó la fisonomía general del país, tanto para bien como para mal, con procesos como el empleo masivo de la maquinaria agrícola, el uso pionero

---

<sup>144</sup> El movimiento de la población inmigrante básicamente se desplazaba hacia el Oeste, las ciudades recibían expatriados de origen campesino en su gran mayoría que buscaban la tierra como el sustento natural de sus antepasados. Estas oleadas durante la primera mitad del siglo XIX tuvieron un gran impacto en la formación de nuevos enclaves urbanos más allá de los Apalaches. La primera cita es con relación al censo de 1860 en donde “se establece como población de los Estados Unidos cerca de 31 millones y medio de habitantes. Su distribución es significativa, puesto que en 1860 cerca del 50 por ciento de la población habita la región al otro lado de los Montes Apalaches. El aumento de población ha sido tan reciente que, entre 1850 y 1860, Oregon y California han cuadruplicado la suya. En 1860, menos de once años después de la fiebre del oro, California cuenta con más habitantes que New Hampshire después de todas sus décadas de historia.” (274). **Kirkland, Edward C.** Historia económica de Estados Unidos. [trad.] Eugenio Imaz. 2. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948. Pág. 146.

Este evento de la fiebre del oro en California, es uno de los tantos fenómenos sociales que hicieron efecto de llamada a inmigrantes y que se cuenta como uno de los muchos antecedentes de la formación de un cuerpo social organizado, en forma trabajadores urbanos o agrícolas después de que este movimiento migratorio cesara en el oeste de los Estados Unidos. Paul Johnson recoge en su texto que la inmigración masiva en la búsqueda de la fiebre del oro era un proyecto de inversión económica sustentado para inmigrantes. “La gran fiebre del oro de California de 1849, que atrajo aventureros de

del vapor, la confiscación de las tierras y el desplazamiento de los indígenas naturales del país. De igual modo, a pesar de los problemas técnicos y logísticos, no se renunció al afán expansionista de los nuevos estados sin colonizar, esto de la mano de una política de importación de mano de obra esclava que supiera las deficiencias de los medios científicos, ante la enormidad del territorio y la posibilidad de su franca explotación, entre otros procedimientos de expropiación y producción que permitieran otorgarle un orden social al territorio incorrupto mediante una masiva inmigración<sup>144</sup>. Esto fue lo que se denominó la “Norteamérica Democrática”<sup>145</sup>, durante el periodo de 1815 a 1850 aproximadamente, en la cual prevaleció la revolución agraria que daría paso a la ciudad industrial (Fig. 122-123).

Actualmente, existe un juicio, que se ha prolongado desde la Ilustración, hacia estas acciones, fuerzas y valores que asediaban la relación entre sociedad y producción desde el final del siglo XVIII y el principio del siglo XX, planteamiento retomado sistemáticamente como la dualidad entre ciudad y campo<sup>146</sup> por motivos no solamente de orden histórico,

todo el mundo, fue la primera llamada de atención que recibió la humanidad en el sentido de que existía, bajo la forma de Estados Unidos, un fenómeno material único en la historia, de que realmente existía una tierra prometida. No es que hubiera escasez de información detallada. La obra *Farmers and Immigrants Handbook: Being a Full and Complete guide for the Farmer and Immigrant* (Manual del granjero y el inmigrante. Guía completa para el granjero y el inmigrante). de Josiah T. Marshall, que se publicó en 1845, tenía 500 páginas atestadas de información”. (266) **Johnson, Paul.** *History of the American people.* [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 365

<sup>145</sup> “Norteamérica Democrática” es la referencia a la democracia como cultura y no como un método político, en donde existe una separación entre los estamentos que sirven para el orden y la administración y otros que configuran la idea de libertad y las aspiraciones formativas y de creencias de la sociedad.

<sup>146</sup> El conocimiento efectivo de la naturaleza y el develar sus secretos para su control y racionalización ha llevado a la sociedad a dividirse y a especializarse, siendo un momento significativo en el crecimiento de las ciudades, porque allí es el lugar donde es posible su dominio con todas las implicaciones en la economía, la cultura, la administración y la política, tal como lo expresan los estudios sobre la modernidad y la técnica en el pensamiento marxista; “La industria constituye la forma más consumada del trabajo; esta enorme maquinaria productiva permite al hombre oponerse eficaz y victoriosamente a la naturaleza. La tan decisiva separación de la ciudad y del campo

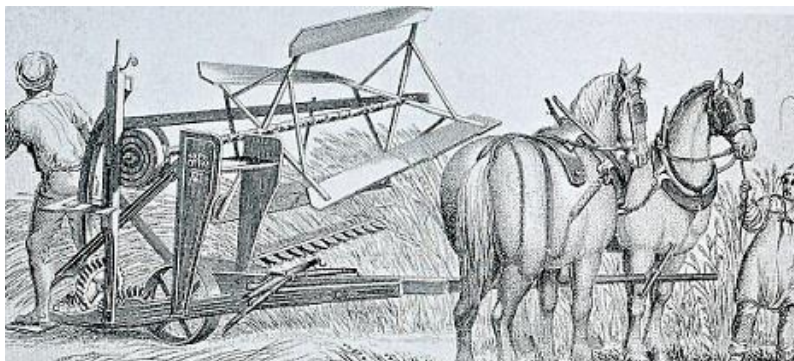


Fig. 122. J.M.W. Cosechadora de Robert y Cyrus McCormick 1834.

sino por su orientación social y medio ambiental. En el agotamiento rauda de las fuentes naturales de riqueza, la desforestación, la eliminación de especies naturales, la erradicación de la cultura original, etc., se recapacita sobre la violación sistemática de los derechos civiles y las acciones en contra de la naturaleza del ser social. Debido no solo a las mutaciones que surgían en la nueva colectividad urbana, ya fuera por su evolución o su expansión, sino por la confusión y la desorientación reinantes, en las que se compromete el desplome de la cultura civil heredada de las ciudades europeas.

Este rechazo se da a la tradición europea, o al alejamiento de las condiciones ideológicas preestablecidas y perfiladas para el manejo de la sociedad y el gobierno de las ciudades, debido al surgimiento de los nuevos escenarios del Nuevo Mundo, para la aplicación de diferentes medios técnicos o científicos por la necesidad de aplicar sistemas que sean adecuados para albergar, dar trabajo y sustento a la inmigración masiva, con el fin de administrar la explotación y la transacción de los recursos materiales y de las manufacturas. Todo esto se traduce en un nuevo conocimiento, unas singulares transformaciones en las aplicaciones instrumentales creadas durante el proceso industrial, tanto correctas como

---

engendró la separación entre la producción y el comercio, que a su vez favoreció el desarrollo de las manufacturas; la extensión del comercio, de la navegación y de la manufactura aceleró la acumulación del capital móvil y dio nacimiento a la gran industria". (227) **Axelos, Kōstas**. Translation of Marx, penseur de la technique de

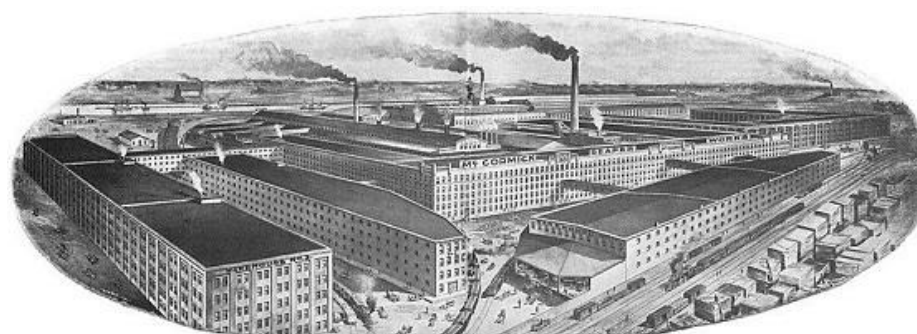


Fig. 123. McCormick Harvesting Machine Co., fábrica en Chicago 1896

defectuosas, que han sido versadas en la racionalidad de los recursos humanos y materiales, así como en el pragmatismo de las intenciones colectivas e individuales.

Esta nueva orientación de la naturaleza, la ciudad y el habitante se asentó de manera real y fenomenológica a partir de la revolución norteamericana, la francesa y la Revolución Industrial, que se dio hacia mediados del siglo XVIII, pero consolidada lenta y progresivamente en el contexto europeo, en el que se expresaban sensiblemente las variables y las condiciones de la creación de nuevas necesidades en la producción industrial y capitalista que entraron rápidamente a interpretar un rol decisivo a mediados del siglo XIX en Norteamérica.

H.W. Faulkner describe algunas de estas características como consecuencias del proceso de industrialización y de movilidad social en Estados Unidos desde el punto de vista socioeconómico, de la siguiente manera:

Aparte de estos movimientos de avance a través de las montañas, hubo también un éxodo, en especial en Nueva Inglaterra, desde Las granjas a las ciudades. Fue en verdad el período de más rápida urbanización dentro de la historia norteamericana. Ambos

l'aliénation de l'homme à la conquête du monde. [trad.] Enrique Molina. Barcelona : Editorial Fontanella, 1961, 1969. Pág. 76

movimientos deben de haber causado serias dificultades a la población rural, y ambos resultan reveladores en todo estudio de las corrientes sociales o económicas que se hicieron sentir en los estados del litoral durante la primera mitad del siglo XIX. Las causas a que obedecía esta emigración a las ciudades eran muchas, y atribuibles sobre todo a la Revolución Industrial: el incremento del sistema fabril, el desarrollo de los transportes internos, y los procesos económicos que sacaban a las gentes de las granjas y les permitían vivir gracias al comercio, a la manufactura, o a las finanzas. La población de las ciudades litorales experimentó un marcado aumento después de 1820, pues llegaron a ellas muchos inmigrantes, gran parte de los cuales no eran adaptables por su educación a la vida campesina, y que no siguieron más allá. El desarrollo de los medios de comunicación mediante canales y más tarde los ferrocarriles permitió una mayor distribución de la producción agrícola y un comercio exterior más vasto, determinando el crecimiento de las ciudades en los sitios de concentración y traspaso de mercaderías<sup>147</sup>.

Debido al impacto sensible de las revoluciones sociales e industriales en Europa, a la amplitud de sus resultados y a su acogida sin reticencias en Norteamérica, emergieron realidades muy distintas al contexto natural y productivo en el que aparecieron. De esta manera, se afectó de manera sistemática la percepción de la población hacia sí misma, en

cuanto a la existencia cotidiana y su vocación social, sin las acostumbradas y complicadas formalidades de las antiguas restricciones políticas. A medida que pasa el tiempo, los relucientes logros obtenidos conducen a la tergiversación de esos postulados éticos y sociales. De esta manera, la explotación intensiva y sin restricciones del suelo era dirigida por una colectividad ávida y enervada<sup>148</sup>, tanto en formas culturales como en las metodologías empleadas, lo cual formaba parte de las consecuencias de la decadencia universal de los ideales de progreso, por un mal uso de sus recursos conceptuales sin una solución adecuada que modificaría el curso de la contemporaneidad.

Este escenario condujo al surgimiento de un conjunto de reglas de intervención y demás procesos de formación de una economía de mercado que dieron origen a las transformaciones de la Modernidad o a los cambios de paradigma, los cuales se hacen presentes en la consolidación y producción de bienes a todos los niveles, así como en la creación de nuevas clases sociales y del flujo continuo del campo a la ciudad, para posteriormente encauzar la ciudad hacia la reducción y simplificación metropolitana de manera sistemática y procedimental, con el fin de subvertir constantemente las condiciones sociales y económicas establecidas. Entre tales modificaciones, la más importante sería la mecanización del trabajo y la vida diaria, para llegar a la potencial perdida en la dirección del proceso social y laboral. así como de la misma percepción del

<sup>147</sup> (275), **Faulkner, Harold Underwood**. American Economic History. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 330

<sup>148</sup> Se puede citar, a manera de ejemplo, la fiebre por la tierra de Oklahoma de 1889 descrita en el texto *The Making of Urban America*, la cual originalmente estaba conformada por reservas indígenas que habían sucumbido a la presión de la colonización por la extensión del territorio y por el número de reclamantes en la asignación de nuevos terrenos a colonizar. En este caso, la extensión del terreno propuesto y el número de personas participantes fue un hecho significativo, ya fuera por lo tardío de la fecha de conquista del “mito de la frontera” o por la actitud desaforada en la posesión de la tierra, ya que, aparte de ser un hecho socialmente significativo, también se tenía una referencia y una localización exacta de la ciudad de Oklahoma y sus asentamientos vecinos por la ventaja que pudieran ofrecer sus lotes urbanos y rurales en una segura inversión. “Los posibles colonos habían alineado a lo largo de las fronteras, montado a caballo, o con carros de enseres domésticos, o aferrarse a los trenes de hacinamiento

especiales asignados para entrar en el territorio. Al mediodía, el auge simbólico de los cañones y los disparos de armas de fuego marcó el inicio de la fiebre por las grandes extensiones de terreno. El número de personas que cruzaron la frontera ese día no se conoce, pero se estima que asciende a decenas de miles. En diciembre, según una versión, 60.000 personas habían entrado en el territorio. Todos buscaban la tierra, y la mayoría de ellos ya tenía un ojo puesto para los lotes de su elección que serían establecidos en uno de los sitios de la ciudad de 320 hectáreas. Hamilton S. Wicks, saltó del tren en Guthrie el primer día de la carrera: “Me uní a la lucha salvaje por un lote de pueblo en la ladera inclinada [...] Había varios miles de personas que convergen en la misma parcela de tierra, cada uno deseoso de un lote de pueblo que iba a ser adquirida sin costo o sin precio” (195) **Reps, John William**. *The making of urban America : a history of city planning in the United States*. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág 374

entorno, debido a las dimensiones de la problemática que surge al aumentar las magnitudes y las densidades en la urbe y de incrementar las capacidades de las estructuras mediante la congestión.

Este cambio gradual de la vida y el trabajo azaroso y manual, orientado de manera artesanal, tuvo un cambio precipitado, siendo sustituido por los sistemas mecanizados que tomaron estas formas de producción en las que se agudizó el ya latente conflicto social, cuyo principal logro sería la sustitución de la cualidad de la destreza y la experiencia por formas simplificadas. En Europa, esta mecanización enfrentada a la tradición se convirtió en un agudo conflicto ideológico<sup>149</sup> que, en la mayoría de los casos, se transformó en una justificación inoperante del sistema de la producción masiva, debido a una serie de conflictos colectivos de trabajadores, huelgas laborales y publicaciones o pasquines<sup>150</sup>,

---

<sup>149</sup>La entrada de la mecanización en la producción, y por ende en el capitalismo, se dio, en un primer momento, sin la intervención de las ciencias ni de la sociedad, no se sabía exactamente cómo esto podía influenciar el sistema o el medio que adoptaba las herramientas y sus procedimientos mecánicos. El resultado fue el reclutamiento coercitivo y el voluntario de las masas de trabajadores desplazados del campo y de su adoctrinamiento forzado en las ciudades. En la Historia económica general, Max Weber expresa que: “la mecanización del proceso productivo mediante la máquina de vapor liberó la producción de las trabas orgánicas del trabajo. Esta liberación no fue completa, porque, naturalmente, no fue posible eliminar del todo al hombre en el servicio de la máquina. Pero el proceso de mecanización se ha puesto siempre en práctica con el objeto de reducir la mano de obra [...] gracias a la asociación con la ciencia, la producción de bienes económicos se emancipa de las trabas que la ligaban a la tradición. El reclutamiento de obreros para la nueva forma de producción, tal como se ha desarrollado en Inglaterra desde el siglo XVIII, a base de la reunión de todos los medios productivos en manos del empresario, se realizó en ocasiones utilizando medios coercitivos muy violentos, en particular de carácter indirecto. Entre éstos figuran, ante todo, la ley de pobre y la ley de aprendices de la reina Isabel. Tales regulaciones se hicieron necesarias dado el gran número de vagabundos que existía en el país, gente a la que la revolución agraria había convertido en desheredados. La expulsión de los pequeños agricultores por los grandes arrendatarios y la transformación de las tierras laborables en pastizales”. (276) **Weber, Max.** *Wirtschaftsgeschichte*, (Historia económica general). [trad.] Manuel Sánchez Sarto. séptima reimpresión. México : Fondo de Cultura Económica, 1924, 1997. Pág. 260

enfocados en alterar la producción masiva de las manufacturas en representaciones simples y numerosas, cambiando a los antiguos artesanos en asalariados, al consolidarse la mecanización.

En Estados Unidos, no se necesitaba reemplazar los métodos gremiales o corporativos porque estos no existieron tal como estaban concebidos en Europa, como tampoco los procedimientos propios de las asociaciones o de las colectividades unidas por el trabajo artesanal que necesitaban emanciparse, porque se suponía que por regla general la población ya se encontraba liberada de las ataduras del pasado, ya que, si bien existían agremiaciones nacionales como la de los abogados y las uniones locales o nacionales de profesores o las corporaciones económicas, sus motivaciones eran diferentes porque el entorno de lucha civil o social no reivindicaba prácticas ancestrales ligadas al oficio o al lugar, tal como sucedía en Europa. En este caso, se defendían cuestiones técnicas, jurídicas o de control del oficio que estuviera involucrado<sup>151</sup>. El mismo

<sup>150</sup> En el siglo XIX, la política estaba dominada por el capital financiero, situación que se consolidaría en el siglo XX con la pérdida de poder y la extinción de las clases artesanales, de esta manera podemos observar la siguiente cita que hace referencia a este fenómeno de la mano de las reflexiones de Engels. “[...] la hegemonía de los financieros encontró un obstáculo insalvable en los pequeños y medianos comerciantes, manufactureros y artesanos, sin olvidar a los proletarios. En este conjunto de clases y fracciones de clase, Engels advirtió la posibilidad de un estallido revolucionario, pues las ideas de los socialistas parisinos, las hojas, panfletos y volantes editados por los proletarios anunciaban una insurrección parisina que habría de sucederse en poco tiempo[...]” (228) **Fuentes, Jorge.** Marx-Engels, crítica al despotismo urbano: 1839-1846. México, D.F. : Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1991. Pág. 101

<sup>151</sup> En el libro *La América* de Bertrand Russell, se expone la visión de un extranjero europeo en un país democrático con todas las implicaciones que ello conlleva, así, la libertad, la independencia y todo aquello que la autodeterminación pueda proveer al conocimiento está segregado y coartado por una defensa de los intereses éticos, morales o económicos. De aquí parte la diferencia de criterio y de expresión entre el continente europeo y las tierras norteamericanas, tal como lo refiere Bertrand Russell en su libro sobre su experiencia en ese país. “la transformación económica no sólo aportará libertad a América. El cambio económico, por sí mismo, comportará alguna nueva forma de tiranía. América no tiene, como nosotros, unas instituciones fuertes heredadas de la Edad Media y, en consecuencia, carece de una tradición de autonomía de

sistema económico que se había implantado, tanto en lo jurídico como en lo social, orientaba sin respaldo y de manera indisciplinada la vida del trabajador independiente, ya que estaba supeditado a organizaciones o grupos que controlaban las actividades de los individuos<sup>152</sup>. No fue sino hasta principios del siglo XX que el Estado intervino en la jornada laboral, el salario mínimo, la edad del empleado y el contrato a niños y mujeres. En su accionar, durante una primera época, los grupos sociales por etnia, lengua, oficio o religión, formaban parte de una comunidad contratada básicamente en las áreas rurales, antes de la aparición del fenómeno urbano, para posteriormente ser integrada por la población servidora urbana, debido a la necesidad de nuevos ayudantes para los recién creados servicios por el excedente de la producción.

Aquí es donde estos cambios progresivos y contradictorios con respecto a la filosofía de una nación adalid de la democracia y la libertad, tanto los heredados de las oleadas humanas de Europa que emigraron huyendo del hambre o las restricciones, como los aportes de los propios habitantes originarios de las primeras colonias, establecieron el papel de la *individualidad* como una actitud progresiva que se identifica con la

---

grupo. En toda la Europa occidental, la anarquía medieval desembocó en un considerable grado de independencia de los gremios, monasterios, Universidades, profesiones liberales, etc. Esa libertad, tal como existe en Europa occidental, es en gran parte el resultado de estas condiciones. También se ha dado merced a las disputas entre la Iglesia y la Monarquía, la Monarquía y la aristocracia, la aristocracia y las clases medias. Todas estas razones para considerar la sociedad como un agregado de grupos no han existido en América.” (277) **Feinberg, Barry y Kasrils, Ronald**. *Bertrand Russell's America; his transatlantic travels and writings*. [trad.] José Francisco Ivars. Madrid : Taurus, 1973, 1976. Pág. 244

<sup>152</sup> El máximo órgano regulador de la justicia en Estados Unidos no era garantía de los derechos civiles, ya que su idea de justicia pasaban por el tamiz de los intereses de los propietarios de las industrias o los negocios, de esta manera, se citan dos ejemplos de esta concepción del derecho social. “La Corte Suprema siguió un curso curiosamente errático en sus decisiones sobre esas leyes laborales estatales. En ‘Lochner vs Nueva York’ (1905), anuló una ley que imponía la jornada laboral de diez horas, porque violaba la ‘libertad de contrato’ de los trabajadores de aceptar los términos que ellos quisieran. Luego, en ‘Muller vs Oregon’ (1908), defendió una ley que prescribía la jornada de diez horas para las mujeres, basándose primordialmente en los datos sociológicos que presentó el abogado Louis D. Brandeis referentes a los efectos adversos que las largas jornadas tenían en la salud y la moral de las mujeres.” (268) **Tindall, George**

dinámica de la nación y su idea de progreso sin complejos en todas sus acciones. La actuación de la sociedad será condicionada por el emprendimiento económico, ya que este orienta la forma de convivir en la ciudad y su adaptabilidad a los procedimientos de producción, en asociación o corporación o de forma personal e individual, si se presentan determinados requisitos de *comunidad* como, por ejemplo, no pertenecer a minorías ni a grupos que no cuenten con protección federal, no tengan acceso al voto y sean blanco de prejuicios sociales entre otros. Estas disposiciones para la recreación de modelos sociales y económicos permitieron adoptar mecanismos especulativos y asociarlos a procedimientos congestionados a la medida de lo específico, al tamaño del sujeto, de las familias y sus necesidades, ya que no prevalecieron grupos con intereses particulares, ni cooperativas ni colectividades que actuaran en conjunto para mejorar el nivel de vida general de la población.

De esta manera, y con los antecedentes de la hegemonía social y económica del individuo<sup>153</sup>, fue que pudo emerger la congestión como procedimiento para saturar la estructura urbana, por su afinidad a la preemi-

**Brown y Shi, David E.** *America: a narrative history* Vol. 2. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1984, 1995. Vol. 2. Pág. 93

<sup>153</sup> La decisión del individuo y sus acciones económicas sobre el contexto natural o construido, como la base de la federación en Estados Unidos, se exhortaban con fundamento en su superioridad étnica y cultural, pero para ello se debía denigrar a las otras razas (negros, indios, orientales, etc.), lo cual era la regla general del estado sociocultural vigente en el período del XIX. Hacia el final de dicho siglo, comenzó a desaparecer esta segregación, como autosuficiencia del individuo, y se empezó a pensar más en un convenio de intereses hacia la sociedad, la descripción de ese momento está expresada por H. Berndt, quien enfatiza esta alianza y los resultados que se estaban obteniendo en las nuevas ciudades aglomeradas de Norteamérica por intermedio de L. Sullivan, quien ha su vez “ha afirmado que la forma debe adecuarse a la función y ello no ha de interpretarse en un sentido ciegamente económico, ni siquiera en un sentido inmediato antropobiológico sino como una exhortación a una mediación siempre renovada entre individuo y sociedad, convenida para crear un ambiente que permita que las necesidades humanas se tornen extrínsecas. Las formas deben seguir siendo funciones de necesidades reflejas, según una relación que no puede invertirse en absoluto.” (278). **Heide Berndt, Alfred Lorenzer y Klaus Horn**. *Architektur als Ideologie*. [trad.] Julieta Ballvé. Buenos Aires : Nueva Visión, 1968, 1974. Pág. 142

nencia de los valores mercantiles o financieros asumidos por una conjunción entre el Estado y la separación de poderes, jurisprudencia, formación de una cultura, inmigración selectiva y religión. Con ello, su aparición era inevitable, así como lo era la dependencia de medios y sistemas que empezaron a organizar y a orientar la vida del sujeto en un círculo de interdependencias, ya fueran necesidades sociales o materiales, conceptuales o culturales. La manifestación gradual de este fenómeno complejo es la desintegración de la mayor parte de las certezas que acompañaban al enclave familiar, las cuales, al desaparecer de manera progresiva, llevaron a abordar de manera diferente la colectividad o la vida en la ciudad, creándose así un estado ambiguo de incertidumbres.

## 2.2 La manifestación de la congestión

La congestión aparece a la par con un cambio cultural: el de la sociedad agrícola que llega a la ciudad en estado de emergencia, en el cual las inéditas condiciones de subsistencia, producto del sistema industrial emergente, dan como resultado una sociedad desigual y dividida. A partir de ese grado de conflicto, en el que una nueva colectividad emerge por la división técnica del trabajo<sup>154</sup>, se parte de las condiciones extremas en las que se encontraba la urbe a mediados del siglo XIX, en la cual desapareció una serie de equilibrios básicos como el de la vivienda, los servicios y la alimentación, entre otros, así como los mecanismos que regulaban estas permanencias entre la urbe y su población. De igual forma, se anula la proporción económica entre la ciudad y el territorio

---

<sup>154</sup> La división del trabajo es la separación efectiva del campo y la ciudad, con sus cultos, prácticas y costumbres de manera opuesta y particular. Esta división llevó al hombre natural hacia el individuo social, tanto en nuevos usos como en diferentes procedimientos que son definidos como artificiales o antinaturales en la ciudad. Este proceso solo se logra mediante la incorporación de la técnica y el desarrollo de una serie de actividades que posibilitan la aprehensión del mundo. En el texto *Estilos de Educación*, Erich Weber, se aproxima a la idea que se desea expresar con respecto a la técnica como algo más cercano a la ciudad y a la sociedad del siglo XIX, y no tanto bajo la tutela de la técnica como paradigma de la filosofía y el pensamiento en permanente discusión. “La técnica en general como compendio de todos los instrumentos,

circundante, debido a la entrada en vigor de una diferencia cuantitativa y cualitativa entre los diversos sistemas que establecieron las relaciones funcionales de la modificación de los derechos y los deberes del habitante, lo cual permitió el auge de los mecanismos artificiales de saturación del espacio y la especulación de los servicios básicos.

Así, el modo natural del crecimiento de la población en la ciudad se daba por las causas y efectos de los elementos primarios, como la alimentación, que están directamente relacionados con el aumento o la disminución de la población. Después, vendrían el aumento de la natalidad y la mortalidad, la demanda de trabajo y de servicios, el precio de las cosas, etc., de tal manera que se incorporan más variables que forman parte de lo que se entiende por dinámica urbana. Se comprende que si no se superan estas variables básicas que hacen posible la vida en las ciudades, esta no puede seguir creciendo, pero por norma general, la ciudad de la Modernidad ya no necesita depender de estos sistemas básicos para expandirse, porque los mecanismos que posibilitan las relaciones de vinculación entre la urbe y las necesidades de la población ya no surgen de procesos habituales de intercambio de necesidades y valores en uso, ni tampoco obedecen a la confianza, depositada durante siglos, en este tipo de transacciones entre el individuo y el medio, ya que su permanencia y cambio se deben a que nunca se pusieron en duda, como las jerarquías que se encontraban establecidas.

En la actualidad, los procedimientos son abstractos y las necesidades no se satisfacen directamente, se realizan indirectamente mediante opera-

máquinas y automatismos, que él se ha creado como órgano para sostenerse a sí mismo, porque ese organismo biológico no llega a todo y necesita de unos productos artificiales para completar y suplir sus órganos naturales; finalmente, las instituciones Y actividades que el hombre ha montado no sólo para satisfacer sus necesidades vitales sino por sí mismas, como un :fin en sí para la ampliación creadora de sus posibilidades de vida: a saber, las artes y las ciencias las formas de la propia representación social - como, por ejemplo, los juegos y deportes, las fiestas y celebraciones -, los cultos religiosos a través de los cuales, trascendiendo su mundo, busca y encuentra las exigencias del poder divino.” (279) **Weber, Erich.** *Erziehungsstile.* (Estilos de educación). [trad.] Claudio Gancho. Barcelona : Herder, 1970, 1976. Pág. 16



ciones complejas, por ejemplo, no se consiguen solo alimentos extraídos directamente de la naturaleza, sino que también se cuenta con productos procesados, transformados y empaquetados en lugares especializados. De igual manera pasa con las relaciones urbanas, con la vivienda y los servicios básicos que son reproducidos y concentrados para necesidades masificadas en grandes concentraciones de habitantes, a quienes se les imponen espacios congestionados para su subsistencia.

De esta manera, la congestión se cimentó con base en las expectativas artificiales, sinónimo de la producción, y en las reales, dadas por el consumo individual, estableciendo el desarrollo económico e inmobiliario de la ciudad. Esta forma de congestión es creación, construcción y producción indivisible del enclave urbano y crece por factores que son viables a las demandas demográficas, ya sea territorio esencial para el comercio, un cruce estratégico, un puerto importante o ser un lugar de distribución de materias primas, etc. Como ejemplo de esto, se encuentran los espacios característicos de las ciudades norteamericanas que superaron la etapa de la fundación y el crecimiento espontáneo de las primeras colonias, y que, debido a la continua formación económica de la sociedad, llegaron a ser, en poco tiempo, espacios más elaborados. Según nuestra noción de la historia de la urbe, la causa atribuible a esta evolución es el progreso material y espiritual de la ciudad por el aumento de la población, debido a factores de movilidad social y oportunidad de bienestar, impulsados por los cambios estructurales de sociedades en vías de industrialización, como es el caso de la inmigración masiva, cuya principal causa es la disposición del desplazado hacia la modernización, la cual ha permitido su rápida evolución histórica y su ascenso como fuente de autoridad.

Al aumentar las dificultades en el crecimiento urbano, se han encontrado, de manera proporcional, soluciones dentro de la dinámica elemental de urbanizar y controlar los procesos de planeamiento, ya que también se hace necesario crear una ajustada organización social que oriente las instituciones y la cultura. En estos casos, se hablaría de secuencias lineales de causa y efecto. Así, a mayor número de población, la ciudad se extiende y necesita más recursos agrícolas y presenta una

mayor demanda de todo tipo de productos, pero llega un momento en su desarrollo en el que las fases no son lineales, porque la agricultura ya no es capaz de proporcionar los recursos necesarios para la población, a pesar de contar con los medios técnicos apropiados y por encontrarse en un periodo en el que se mantiene un significativo status económico. De igual forma, los mecanismos de natalidad se trastocan, ya sea por la riqueza o la pobreza de la población, y los servicios públicos retroceden en cobertura y calidad, así como los demás sistemas sociales y económicos, incluyendo el estado de ánimo generalizado, ya sea euforia o escepticismo, lo que da lugar a una percepción positiva o negativa del momento. Esta situación, a todas luces contradictoria, favorece la aparición de los mecanismos de la congestión como un procedimiento que salvaguarda el conseguido orden social y los recursos financieros, para lo cual no solo reduce el espacio disponible y racionaliza la inversión en la ciudad, sino que también simplifica las expectativas sociales en cuanto al poder adquisitivo, la vivienda o el empleo, entre otros factores de producción.

Estas eventualidades a las que se encuentra sometida la ciudad se consideran “normales” de manera paradójica, porque son hechos previsibles en la actual estructura de producción urbana, pero son nocivos para el bienestar y el equilibrio al interior del sistema que facilita su creación. Así mismo, esta ordenación de la urbe forma parte del determinismo que se impuso al medio social en su desarrollo, una forma de componer la ciudad en el continente Americano, cuyas circunstancias se deben a situaciones históricas nunca antes conocidas. Ahora, los habitantes, en su movilidad social en busca de trabajo o de una posición de beneficio o de estabilidad económica, no se dirigen solo al campo, sino a las obras de infraestructura, como canales, vías férreas y a las ciudades, lugares en donde ya no dependían de la posesión de la tierra o de azarosos procesos de manutención y conciliación con la naturaleza.

La realidad de una nación como la estadounidense ya no se escribía en los labrantíos, sino en las manufacturas, ya que había un alejamiento del campo, y la gleba y el siervo no existían como forma social, como sí lo era en algunos países europeos, cuyo principal defecto era que no habían

derechos o garantías personales que le asegurase la libertad y la capacidad de acción al individuo que estuviera sujeto al contrato de la tierra, situación de hecho que no acaecía en Estados Unidos, donde se vivía el sometimiento total de un tipo de población, la africana, lo cual todavía era una escenario crítico en los estados esclavistas, en donde este sistema estaba ligado a un régimen opresivo que era temeroso de las asociaciones que no estuvieran bajo su control, de modo que sus procedimientos eran estacionarios o restringidos, y en ellos, condicionalmente se involucraba el usufructo del trabajo de la tierra como único respaldo colectivo.

De esta manera, persistió una convivencia entre dos tipos de economía y dos tipos de influencia al desarrollo urbano muy similares, pues la tendencia histórica de las economías agrarias y las urbanas era que prevalecían las condiciones desfavorables e imperaba el sistema social que obligaba a la explotación servil por la explotación comercial<sup>155</sup>, que, de alguna manera, aseguraba una existencia deficiente, tanto al residente urbano como al campesino, pues esta no era un proyecto de vida adecuado a sus expectativas, coartaba la libertad de vivir en la ciudad y convertía a los pobladores en *cautivos* del sistema imperante, ya que este no tenía la capacidad de orientar con total independencia, como se pregonaba, sus alternativas de actuación y comportamiento en la sociedad.

---

<sup>155</sup> Esto hace referencia a que los sistemas agrario, minero, maderero e industrial, entre otros, no estaban articulados entre sí y que, si bien existían diversas políticas establecidas, la mayoría de las acciones sobre los recursos eran producto de la improvisación sobre el terreno. Estos mecanismos presentaban sus propias condiciones de explotación, debido a la gran extensión del territorio, la inmigración con intereses específicos, la búsqueda de oportunidades para enriquecerse sin responsabilidad social ni cuidado hacia el medio ambiente. De esta forma, la esclavitud, la contaminación, la deforestación y la especulación, entre otras formas de explotación, hicieron su aparición. Una referencia a esta situación la encontramos en la Historia económica de los Estados Unidos, de Edward C. Kirkland, quien expresa de manera detallada los procesos socioeconómicos y su formación con respecto a las condiciones existentes. “En 1850, la industria americana dependía de los recursos naturales más fácilmente explotados por

Este procedimiento se puede observar en el comentario de Charles Abrams<sup>156</sup> sobre el trato jurídico similar que se le daba a los terrenos agrícolas y a los urbanos, en donde lo público, como un beneficio real a las comunidades urbanas, no existía por la prevalencia del interés particular sobre el interés general.

En una economía prevalentemente agrícola, los mismos sentimientos y las mismas actitudes que daban forma al tejido de los terrenos rurales, regulaban también los terrenos urbanos, desde el momento en que éstos, a la sazón, no jugaban más que un pequeño papel en el conjunto de la economía. La tierra era tierra, después de todo, y, urbana o rústica, estaba sometida a las mismas leyes, a las mismas tradiciones, a iguales inmunidades. Si a los terrenos antes de su aprovechamiento se le podían imponer limitadas restricciones, ciertamente, con mayor razón, no hubiera sido posible tolerar ningún tipo de reglamentación pública una vez que el título de dominio hubiese pasado a manos de algún particular. No existía ninguna disposición que regulase las construcciones, desde el momento en que a éstas, por lo general, se las consideraba como accesiones del terreno y sometidas a las mismas leyes e inmunidades que el terreno mismo<sup>157</sup>.

El surgimiento de la ciudad, en este caso de la urbe estadounidense, no debía su prestigio a la imagen de una economía imperial, sino a la incorporación a la sociedad del residente, el inmigrante o el asalariado que provenía del campo y al prestigio que le otorgaba la ausencia de la posesión de la tierra a su alrededor o de los trabajadores que diariamente

la atrasada organización económica de una nación de exploraciones —‘productos de los campos y de los bosques’—. A juzgar por el número de empleados, las industrias más importantes eran las del calzado, el algodón y las maderas, todas ellas dependientes de los recursos americanos; si la clasificación se hiciese por el valor del producto, la industria principal sería la molienda, que, desde luego, estaba alimentada por las cosechas americanas de trigo. La importancia persistente de estas industrias, basadas en los recursos de fácil obtención [...]” (274) **Kirkland, Edward C.** Historia económica de Estados Unidos. [trad.] Eugenio Imaz. 2. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948. Pág. 415

<sup>156</sup> Arquitecto-Urbanista 1902-1970 de la New York Housing Authority.

<sup>157</sup> (280) **Abrams, Charles.** The future of housing.. 6 (June 1947): 359, New York : National Municipal Review, 1946, Vol. 36 . Pág. 6.

se trasladaban a ella y sostenían la ciudad con su labor. Ahora, cualquier habitante, a pesar de sus modestos recursos, era un ciudadano, pues su reputación en la urbe ya no se basaba en los símbolos de notoriedad de un antiguo logro histórico, sino en su capacidad empresarial o en la manera en que el individuo podía “garantizar la continuidad de la reproducción ampliada del modo de producción y, por lo tanto, del sistema de explotación sobre el que está basado”<sup>158</sup>, que, en este caso, se refiere a las acciones económicas que deben ejecutar los residentes urbanos, las cuales equivalen a la plataforma que hace viable el modo de producción y, por antonomasia, la realización de la ciudad.

Para cumplir a cabalidad el proceso socioeconómico de incorporación en el tejido de la ciudad, era necesario integrar a la nueva masa trabajadora en el crecimiento y la dignidad de la urbe metropolitana. El objetivo era la prosperidad y el beneficio, el objeto del habitante era formar parte de la ciudad, pero para ello debía ganárselo y, posteriormente, demostrarlo con la posesión de bienes y rentas, con lo que ya no hacía falta la aureola de la ascendencia de clase y se creaba, para tal fin, una arquitectura y un urbanismo escépticos culturalmente, con y sin referencias históricas<sup>159</sup>. Pero la gran masa de la población se encontraba vulnerable

en las formas de residencia, y por ello se realizaban procesos constructivos enfocados en el abaratamiento de los costes mediante formas que resultaban de las nuevas iniciativas industrializadas, sin que esto significara una pérdida económica y social, ya que el valor reposaba en el suelo y en los nuevos procedimientos que se perfeccionaban de manera constante, los cuales, a su vez, darían fuerza y respaldo a los objetivos de la congestión, porque el propósito no era la creación de un sistema social o cultural, sino la estandarización y la normalización de procedimientos de base cualitativa en todo lo que afecte la vida de los habitantes urbanos. De igual forma, estas intenciones estéticas y metodológicas darían lugar a unos procedimientos neutros y democráticos que facilitarían la elaboración de sistemas eficientes y extensivos de uso masivo, unos procedimientos de construcción que llegarían al límite de lo permisivo bajo la óptica de la economía y el rendimiento social, los cuales posibilitaron la oportunidad de vivir en comunidad de manera transitoria y, algunas veces, de forma permanente, esto como el primer indicio de que se ha mejorado colectiva y sensiblemente la situación económica, mas no la social, ya que en las urbes de Estados Unidos no había leyes que consagrasen las diferencias de clase entre los diversos grupos existentes, pero en la práctica estos sí existían y condicionaban el acceso al espacio de las ciudades.

<sup>158</sup> El desarrollo del modo de producción capitalista exige, como objetivo, el normal funcionamiento de la sociedad bajo estas condiciones. (205) **Kesselman, Ricardo**. Las estrategias de desarrollo como ideologías. México : Siglo XXI, 1973. Pág. 23

<sup>159</sup> En una primera época, la ciudad y la arquitectura en los países emergentes se realizaron por formas a-históricas, esto en concordancia con los procesos racionales que se venían efectuando durante los inicios de la manufactura y el comercio, para después acogerse a referencias formales de las civilizaciones del pasado, estilos formales desarrollados como expresión de la consolidación de la economía, la industria y las infraestructuras, debido a que se validan unas políticas estables y seguras a nivel local y una legitimación estética y cultural a nivel mundial. En el texto New York, Chicago, Los Ángeles, Janet L. Abu-Lughod, sintetiza esta búsqueda de la sociedad por una representación social en la que se puedan conciliar las formas de habitación con las formas del pasado y con los recursos económicos disponibles. “los ricos continuaron construyendo lujosas mansiones a lo largo de la Quinta Avenida y los pobres estaban resignados a vivir en viviendas atestadas, la clase media poco a poco iban a ser separada de la suposición de que las casas de piedra rojiza de una sola familia (que muchos

ya no podían pagar) eran la única manera respetable para vivir. Antes de que esto pudiera ocurrir, la casa o el edificio de apartamentos tenía que distinguirse socialmente del inmueble de alquiler sin clase y sin privacidad, tenido que redefinirse. Una nueva forma de vivienda multifamiliar hizo primero su aparición en Manhattan a finales de 1860 y principios de 1870. Estas viviendas multifamiliares eufemísticamente eran llamados pisos franceses, en un esfuerzo por legitimarse en función del alto estatus de los prototipos parisinos. Richard Morris Hunt se acredita con el diseño del primer edificio de apartamentos, el Stuyvesant, situado en la calle 18 cerca de la Tercera Avenida, y en 1871 David Haight remodelo una mansión cercana a los tipos de los apartamentos. Tomó un poco de tiempo antes de que se aceptara esta innovación, pero, finalmente, los edificios de apartamentos, por necesidad, se convirtieron en la forma más popular de la nueva construcción”. (281) **Abu-Lughod, Janet L.** New York, Chicago, Los Angeles : America's global cities. Minneapolis : University of Minnesota Press, 1999. Pág. 45

La congestión es una modalidad de crecimiento original, ya que se inscribe dentro de los patrones inusuales de la convivencia y el desarrollo histórico de la ciudad, la cual se encuentra proverbialmente consensuada por la sociedad y sus tradiciones. La congestión es, ante todo, un modelo particular de las condiciones que establecen las relaciones entre la población y la urbe en Estados Unidos, de la consecuencia de su modelo económico y de las superestructuras que se desarrollaron vigorosamente al interior de este esquema sociopolítico. La ciudad es un patrón de la congestión del capital y su dedicación al desarrollo industrial que ha dado lugar a la superestructuras, ya que estas funcionan como un almacén, un forjado o un bastidor en el que se interconectan las otras estructuras y sistemas, ya sean sectores, manzanas, predios, servicios, etc., los cuales, a su vez, pueden modificarse tantas veces como se desee y de acuerdo con el movimiento de las actividades económicas y los requerimientos de servicios y comunicaciones que sean necesarios para acomodar a la población y las necesidades de los medios políticos o de referencia cultural, los cuales también ayudan a organizar la realización de la urbe. Así, la congestión pertenece a una ideología en maduración permanente dentro de las condiciones específicas o contingentes de armado y desarmado de la ciudad para los beneficios propuestos.

A partir de esta tendencia a la libre apertura de los terrenos a su usufructo inmediato, se da el inicio de la congestión, pues solamente lo jurídico y los intereses políticos actuaban como parámetros reguladores, situación de hecho que se presentó desde el periodo colonial hasta los inicios del siglo XX. Las leyes promulgadas para la concesión de tierras, ya fuera por la Corte Suprema de Justicia o por algunos estados de la unión americana, trataron de controlar tanto los inmensos territorios vírgenes como los predios de las nacientes ciudades. Esto debido a su precio y a los subsidios por la apertura de fronteras territoriales y, por tanto, situaciones con una clara orientación económica hacia el fenómeno migratorio o las fuerzas colonizadoras, ya fuera por el acelerado ritmo de un esfuerzo productivo que siempre ha prevalecido como por su mate-

rialización en la expansión del tránsito acelerado de pioneros hacia nuevas jurisdicciones, como también lo realizaron paralelamente los ferrocarriles, en el transporte e intercambio de mercaderías, personas, etc., para posteriormente pasar de esta euforia de la colonización masiva y la depredación de lo que se encontraba a la mano a la decadencia del sistema de la “libertad total”, el cual exponía paradójicamente la pérdida de libertades civiles, la impotencia de los sistemas normativos y la falta de atención a los bienes públicos.

En el libro *Estados Unidos, la historia*, P. Johnson se refiere a la obsesiva obtención de tierras en la que se mezcla el credo, la raza y la política. Ejemplo de esto es la visión de Cornelius C. Felton, de Harvard, hacia el año 1842, cuando;

[...] se lamentaba de que en el oeste estaba surgiendo una población “que no respeta ninguna de las restricciones que disciplinan el carácter de las clases trabajadoras en otros países”. En el oeste cada hombre se consideraba a sí mismo “soberano por derecho inalienable y no reconocía la más mínima superioridad de nadie”. Pero ése era el punto de vista de Nueva Inglaterra. En el Sur, tales sentimientos eran considerados virtudes que merecían ser alentadas. Además, el Sur tenía un motivo añadido para favorecer la expansión hacia el oeste: extender la esclavitud y fundar más estados esclavistas para así poder mantener el equilibrio de poder en el Congreso”<sup>160</sup>.

Se presenta, entonces, no solo una ruptura entre la arquitectura y la ciudad, sino con la misma colectividad en convivencia, desde la Conquista y la colonización del territorio estadounidense hasta su ascenso como nación desarrollada. Lo que se entendía como un terreno de propiedad privada no contaba con una clara disposición de jerarquía u organización, por lo general, el mecanismo de ordenación y de control que se

---

<sup>160</sup> (266) **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 352

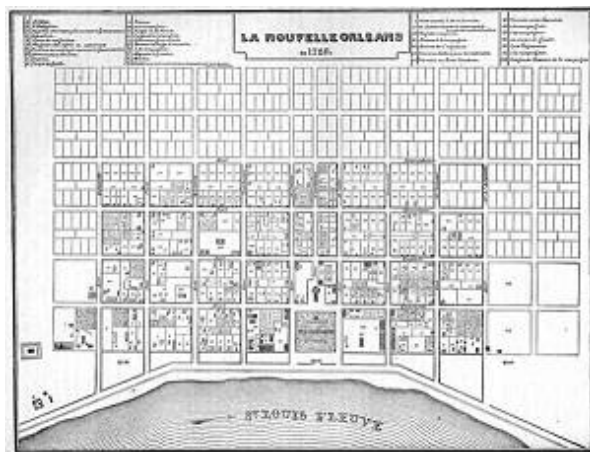


Fig. 124. Plan de la ciudad de Nueva Orleans, 1728.

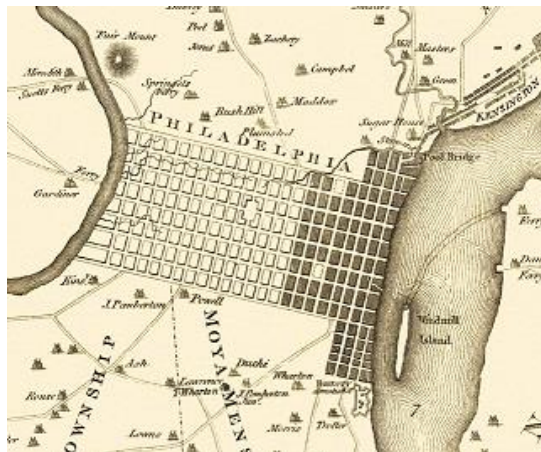


Fig. 125. Plan de la ciudad de Filadelfia, 1777.

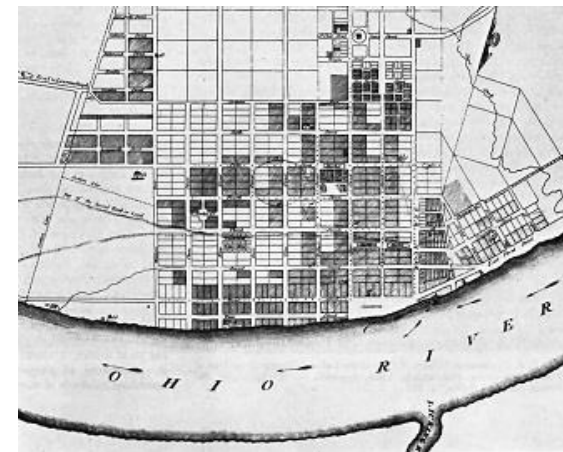


Fig. 126. Plan de Cincinnati, Ohio, 1815

utilizaba entre los propietarios era la trama urbana, que usualmente era llamada *la red* (*grid*) (Fig. 124-126), nombre dado al damero urbano por su facilidad de control especulativo, su movilidad y su versatilidad<sup>161</sup>. Las principales características de esta red eran la homogeneidad de funciones, la falta de jerarquía y la total ausencia de contenidos históricos, no existiendo correspondencia entre lo edificado y el trazado urbano, lo que constituía un punto importante en el surgimiento de la

congestión, debido a la falta de relaciones entre las diversas capas que hacían posible la ciudad como organismo, y facilitaba la construcción de estructuras de grandes dimensiones que satisficieran las necesidades básicas. En dichas organizaciones, se incorporan como superposiciones la urbe, la trama urbana, la manzana, el lote, la construcción, los usos y la población, sin objetivos de integración entre las diversas formaciones socioculturales<sup>162</sup>, esto se da como un procedimiento espontáneo que

<sup>161</sup> La grilla o la parrilla urbana es un sistema más social que urbanístico, ya que, en este procedimiento, se sustenta desde la economía hasta los sistemas legales. La estructura urbana es una referencia cultural de la privacidad y la propiedad privada que, en los textos, se sustenta como la antítesis de la planificación científica, convirtiéndose en una práctica usual en Estados Unidos, tal como lo expresa el texto *Planning in the USA*. “El plan en parrilla era particularmente útil en las transacciones de tierras y era sencillo en extremo. (Su desprecio por la topografía a veces lo hizo, literalmente, ‘extremo’, como lo fue después la dramática ilustración de la ciudad de San Francisco). Esta preveía la uniformidad de los lotes y la venta de tierras, facilitando así la descripción de ambos actos jurídicos (en particular cuando no están a la vista), y permitió el crecimiento urbano para que este continuara de una manera ordenada. En Nueva York, en 1811, se aceptó explícitamente estas ventajas decisivas”. (282) **Cullingworth, J B.** *Planning in the USA : policies, issues, and processes*. London ; New York : Routledge, 1997. Pág 48

<sup>162</sup> La ciudad, como se conoce históricamente, es aquella que presenta relaciones entre cultura y proyecto o entre sus dimensiones sociales y materiales. El avance de la congestión en las urbes estaounidenses se da por la ausencia de estas relaciones de lugar

o por el abandono de sus dimensiones físicas y conceptuales, a pesar de que se concibieron y se habilitaron mecanismos de integración entre el diseño urbano y los nuevos residentes en las primeras ciudades coloniales. En el texto *Architecture of America*, John Burchard y Albert Bush-Brown describen la pérdida de la ciudad histórica por el sistema económico imperante, que facilitaba la destrucción de los ámbitos de la cultura urbanística por la exaltación de la racionalidad y el oportunismo. “[...]Pero muchos consideraban imposible que, bajo un sistema de *laissez-faire*, que muy pocos deseaban cambiar, se pudieran lograr suficientes reformas en el problema de la habitación para empezar a hacer frente a las necesidades. Casi todo el mundo se mostraba completamente indiferente hacia ese problema. Otros creían que se obtendría un alivio considerable, como parecía haberse obtenido en algunas ciudades europeas, si había suficiente césped y espacio abierto y campos de juego, de suerte que la gente de las viviendas llevara una vida confinada únicamente durante sus horas de trabajo y de sueño, que ese confinamiento pudiera contrarrestarse con un domingo en el parque. Pero en los veinticinco años a que nos referimos rara vez se logró suministrar siquiera ese alivio. La tendencia era en dirección contraria. Filadelfia continuó llenando su plan en forma de parrilla, como había sido trazado en el siglo diecisiete por William Penn,

permite, de manera siempre provisional, la elaboración sistemática de armazones no permanentes, lo cual sería lo usual en construcciones con diversidad de condiciones funcionales, ya sea desde las actividades de la vivienda, el comercio, el bodegaje o la industria, debido al ánimo financiero y a la transitoriedad de las distribuciones urbanas. Entre los modelos edilicios que se destacan en la ciudad están las *row-houses* y las *long-house*<sup>163</sup> (Fig. 127-129), que tendrán un papel destacado en la elaboración de la ciudad de la reforma sanitaria y la especulación.

Se ha achacado a estas operaciones cuantitativas del solar urbano una amplia serie de posibilidades de reelaboración y metamorfosis como base y apoyo al diseño y a la construcción. Esta mutación del predio o de la parcela en las ciudades, según algunos estudios, presenta una ausencia total de una doctrina social que es favorable a los mecanismos que sustentan la congestión, ya que son solo intereses y poderes constituidos desde las instancias políticas, que solo afectan positivamente al propietario. Esta transformación también es vista como una abstracción,

---

pero ni siquiera respetando las plazas que él había propuesto entonces. Detroit e Indianápolis siguieron el ejemplo de Wáshington y descuidaron las avenidas que partían de un centro y las glorietas propuestas por los autores de los primeros planos. Ni siquiera cuando las unidades y los estados creaban terreno artificialmente se vigilaba bien el empleo que debía darse a ese espacio nuevo.” (284) **Burchard, John Ely y Bush-Brown, Albert.** *The Architecture of America ; a social and cultural history.* [trad.] Victorino Pérez. México : Editorial Letras, 1911, 1963. Pág. 211

<sup>163</sup> La adopción de unos modelos populares residenciales, en su forma y en su función dirigidos a un tipo específico de población, ya sean habitantes de bajos recursos económicos o hacia la población inmigrante recién llegada a las ciudades norteamericanas, hacen parte de la revalorización permanente del suelo urbano y la aceptación de unas determinadas fuerzas económicas, tanto en sus costos como en el proceso de formalización de un diseño arquitectónico y urbano para poder minimizar de manera acelerada los gastos de la construcción. En el libro *Slums and Housing*, de James Ford, se realiza una evaluación exhaustiva del fenómeno residencial y sus causas, así como de sus potenciales soluciones, enfatizando en la revaluación permanente de las tipologías que han sido utilizadas en el pasado, como son las “casas largas” o las “casas en hilera”, que fueron creadas para adaptarse a la especulación urbana. Ford se refiere a estas particulares condiciones de la deflación del suelo después de la guerra civil norteamericana de la siguiente manera. “...hay analogías en el período posterior a la Guerra Civil y a las experiencias de estos últimos años. En 1888 había grandes obras públicas en curso; Morningside y Riverside Park estaban en proceso de realización, y la

como un parámetro mercantil que solo asiente al capital, pero que, al basarse en las condiciones de la sociedad a la que pertenece y donde se fundamentan todas sus acciones, se convierte en una realidad y adquiere categoría ideológica. Esto, debido a que modifica y orienta a la colectividad en sus perspectivas de progreso y condiciona su existencia en la urbe, tanto en la garantía de obtener el espacio de residencia, como en la positiva organización del mismo, por medio de un procedimiento seguro de intervención, adecuadamente estructurado para el interés y el beneficio económico.

Así, la congestión, como ideología, se incorpora de lleno a los contenidos urbanos y arquitectónicos en la proyección y realización de la metrópoli estadounidense, en tanto que esta serie de doctrinas se convierte en un instrumento conforme con las necesidades temporales del uso del suelo. La prevista conciliación económico-social de los solares urbanos, la construcción de estructuras provisionales o la edificación masiva de

primera era de la especulación se desarrollaba en grandes proporciones en el Upper East y West Side en la ciudad New York. Ya hacia 1867 la población comenzó la compra de lotes urbanos, el cálculo de los beneficios potenciales que hacen parte de una aritmética de oro estaba bastante alejados de los métodos más prometedores que con el que se justifican las cuentas en los negocios... [...] El auge constructivo de 1868 y los años siguientes no hacían parte del mercado de un inversor, fue pura especulación. Es decir, entre 1868 y 1873 se estimaba con seguridad que el valor de la propiedad vacante al norte de la calle 59 aumentó entre el 200% y en muchos casos el 300% y hasta el 400%. En el otoño de 1874 se inició el inevitable proceso de liquidación y consumación de este proceso que continuó durante tres años más. Durante un largo tiempo realmente no había un mercado por el cual se podría descubrir el patrón o la guía de estos precios, ya que hubo una avalancha de procedimientos excluyentes. Se llegó al final en 1877 con vastas acumulaciones de fondos en los bancos y en otras instituciones financieras. Con el desarrollo de los ferrocarriles elevados, un gran movimiento de la edificación comenzó de nuevo, los constructores especulativos se orientaron a la construcción de largas filas de viviendas y de residencias en piedra rojiza, diseñadas para que se puedan minimizar los gastos de construcción”. (283), **James Ford, with the collaboration of Katherine Morrow and George N. Thompson.** *Slums and housing, with special reference to New York City; history, conditions, policy.* Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1936. Vol. 2. Pág 524



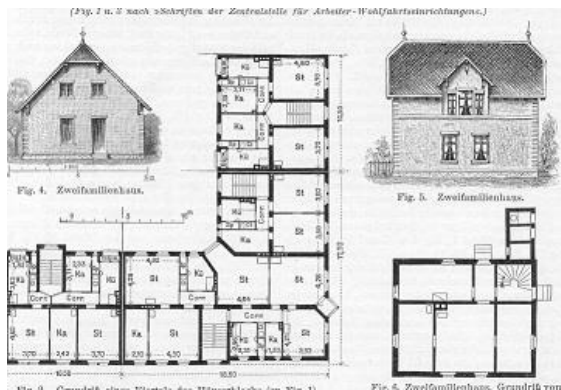


Fig. 127. Row-houses finales del siglo XIX.



Fig. 128. Long-house en Manchester, municipio de Ancoats, calle Caroline Street, viviendas de tres plantas



Fig. 129. Long-house en Glasgow, finales del siglo XIX.

inmuebles de todo tipo se realizan, por lo general, en tiempos muy cortos debido a la elevada intensidad del capital invertido, y su función es ordenar el sistema industrial o financiero bajo el objetivo de racionalizar los procesos involucrados que hacen posible la construcción de la obra, así como el aumento de sus posibilidades de intervención positiva o de carácter múltiple, mediante la expansión de nuevos métodos técnicos o instrumentales de trabajo y de los materiales empleados.

Esto solo es posible de acuerdo a situaciones colectivas favorables en cuanto prevalece una indiferencia cultural y una identificación sesgada de las problemáticas urbanas que, en ese momento, se encuentran vigentes por la capacidad de adoptar para su solución métodos aleatorios y contingentes, regresivos u oportunistas, que han evolucionado a la par con el progreso material de la ciudad, ya que el sector o el inmueble involucrado es solo un medio de experimentación o de evaluación que se utiliza para reactivar los escenarios en que se movilizan los recursos del capital y las manufacturas mediante el uso de actividades necesarias para el sostenimiento de la urbe, como es la vivienda o el comercio o cualquier otro que facilite el dinamismo de los recursos y respalde las inversiones involucradas.

Este tipo de formalización de la ciudad se encuentra explicada como un tipo experimental en constante desarrollo que se puede justificar en términos de la reproducción económica del espacio.

Son todavía las grandes infraestructuras, y especialmente los medios de comunicación, las llamadas a transfigurar la cualidad económica del espacio urbano: su evolución, con la dislocación de las redes y las modalidades de accesibilidad que éstas comportan, altera el espectro de los valores inmobiliarios y la articulación de las funciones. En otras palabras: la disposición funcional interna de las ciudades americanas, así como los valores del suelo y el modelo de crecimiento, se orientan y se organizan rápidamente en función de las infraestructuras, y aparecen igualmente vinculados a los ciclos de obsolescencia y de sustitución de éstas<sup>164</sup>.

Este proceso especulativo y financiero permanece hoy día vigente dentro de los lineamientos básicos asumidos por la sociedad norteamericana como parte de un modelo comprobado, tanto en lo económico como en lo social. La intención proyectual que promueve este esquema es la intervención absoluta de los diversos esquemas espaciales, tanto

<sup>164</sup> (323) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 650.

en lo arquitectónico como en lo urbanístico. Es precisamente esta condición de libre albedrío en la forma de intervenir el territorio urbano la que ha sido analizada e interpretada de manera historiográfica, de tal forma que se critica el derroche de recursos y el desgaste de las innumerables referencias que se han utilizado sobre la creación de la ciudad desde su fundación hasta los años 70.

A modo de ejemplo de las actuaciones urbanas realizadas con fines especulativos y las acciones que de ello se derivan, tanto positivas como negativas, y que han permitido una transformación intencionada del medio construido, se encuentran textos y críticas de estas obras arquitectónicas y urbanísticas de muy diverso relieve que valoran tanto la urbe como sus procesos de modificación social y sus relaciones culturales correspondientes. Entre los autores de tales obras, se cuentan Alfred H. Barr Jr., Lewis Mumford, Thomas Tallmadge, Werner Hegemann, Jane Jacobs, Melvin M. Webber y Charles Abrams, entre otros, quienes se dirigen al recuento de sucesos que se han materializado en la ciudad contemporánea y que han sido encauzados por unos orígenes precisos y concluyentes, cuyo principal antecedente es *The Commissioners' Plan*

---

<sup>165</sup> Es muy reconocido en los textos de arquitectura y urbanismo el plan de expansión urbana de la ciudad de New York de 1811, tanto por la forma de abarcar racionalmente el territorio como por su cumplimiento estricto a lo largo del tiempo. Más aún porque las edificaciones elaboradas en esta estructura urbana han poseído un singular reconocimiento debido a la importancia de sus aportaciones a la dimensión que han adquirido estos inmuebles y por las novedades técnicas de su proceso constructivo, aunque paradójicamente, estos sistemas tienen muy poca relación con la grilla urbana donde se asientan, pues, si bien son dos situaciones no relacionadas, se establece un vínculo en los procedimientos de gestión del uso del suelo urbano y las dimensiones económicas a consecuencia de procedimientos elaborados por grupos particulares para el usufructo con base en las disposiciones legales y especulativas del terreno planteados desde 1811 y que afectó sensiblemente su transformación física y social, tal como lo refiere el texto *Making of Urban America a History of City Planning in USA*. “¿Cómo debe ser juzgado el plan de los comisionados de Nueva York, por los estándares modernos o por los de siempre? Los resultados hacen parte de los desafortunados prejuicios y de los errores de los planificadores de 1811 que son bien conocidos en la actualidad: la falta de lugares adecuados para los edificios públicos, la congestión de tráfico en las habituales intersecciones, la falta de arterias suficientes en el sentido norte-sur, el exceso de construcción en lotes estrechos que, inevitablemente, dan como resultado poca

of 1811, que constituyó el procedimiento fundamental en la planificación de la ciudad durante el siglo XIX y XX, y que ha servido de modelo para la intervención en la ciudad de New York<sup>165</sup> (Fig. 130-131).

El plan está elaborado de acuerdo con unas orientaciones básicas de forma y función en las que predominan las manzanas cerradas de forma rectangular, repetidas sistemáticamente a lo largo y ancho de la isla de Manhattan, sin que se observe ninguna concesión al espacio público, viario, cultural o de infraestructuras. En el memorial de justificación del plan, se imponen las actuaciones congestionadas, a pesar de que estas ya existían y eran uno de los motivos del plan, es decir, solventar la congestión o las prácticas densificadas no solo para ese momento sino también para las futuras obras civiles, en tanto que se da inicio a múltiples concepciones teóricas y culturales que se vieron modificadas sustancialmente debido a este modelo racional. Este documento y su plano correspondiente instauraron directrices que resultaban apropiadas para la mentalidad civil y administrativa de la sociedad estadounidense, tal

profundidad en las construcciones, estas son sólo algunas de las deficiencias, pero incluso para los estándares de principios del siglo XIX el plan era insuficiente. En un esfuerzo por escapar de la crítica por razones de economía y practicidad, los comisionados han ignorado principios bien conocidos del diseño cívico que habría traído variedad de vistas a la calle y dar lugar a puntos focales para los sitios más importantes de algunos edificios y sus actividades. Lo cierto es que nadie podía haber previsto el rápido crecimiento de la ciudad y los cambios en el transporte y en la población, ya que disminuyó la importancia de las calles que van de río a río, mientras se coloca una carga insoportable para las menos numerosas avenidas que van en sentido norte-sur. Pero uno no puede evitar la conclusión de que los comisionados, al fijar en su plan, fueron motivados principalmente por consideraciones estrechas de ganancia económica. Su inspector, Randel, fue quien más tarde defendió el plan al mantener con firmeza su utilidad para la ‘compra, venta y mejora de bienes inmuebles’. Como ayuda a la especulación el plan de los comisionados era tal vez excepcional, pero sólo en este terreno puede ser llamado con razón un gran logro, el hecho de que fuera la parrilla de Nueva York la que sirvió de modelo para otras ciudades más adelante, fue un desastre cuyas consecuencias apenas han sido mitigados por los planificadores urbanos más modernos”. (195). **Reps, John William**. *The making of urban America : a history of city planning in the United States*. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 299.

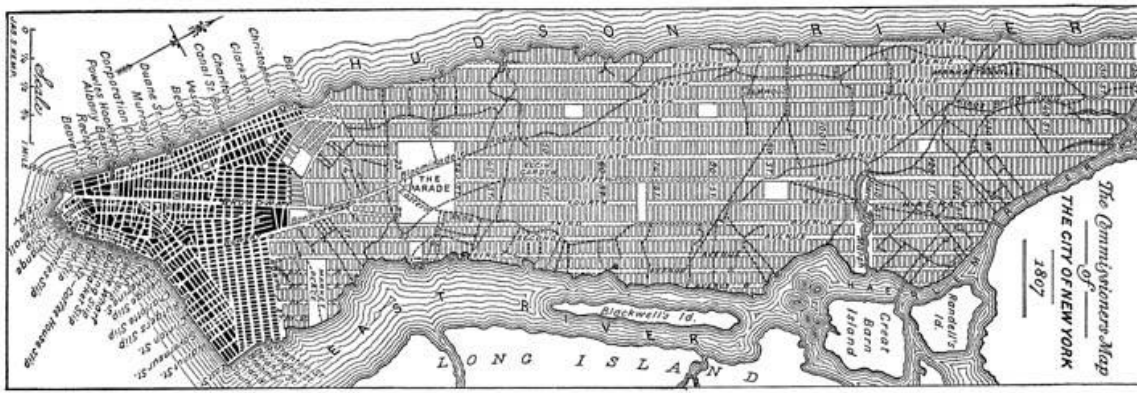


Fig. 130. Plan de los Comisarios de 1811 para la ciudad de New York, en donde se proponen tramas regulares que abarcan la totalidad del territorio.

es el caso de la regeneración permanente del suelo urbano y un estado de conducta social conforme con estos procedimientos cuantitativos, con los que se promueve la rentabilidad y no existen concesiones de ningún tipo. A partir de lo anterior, se crea una concepción positiva de la economía, la ciencia y la política en las ciudades que, a nivel global, se consideraron y se siguen considerando como paradigmas del desarrollo entre las competencias que pueden existir entre el capital y la ciudad, como también de la posibilidad de desarrollar formas representativas y singulares que pueden contar con un reconocimiento estético a nivel internacional.

De esta manera, *The Commissioners' Plan of 1811* formuló las directrices para la ciudad de New York y contiene procedimientos de una estoica vigencia, como un método técnico que posibilita la organización del espacio urbano y de la disposición hacia el futuro de los procedimientos y los criterios operativos para la congestión;

<sup>166</sup> (195) Ibid. Pág. 297. De igual manera, esta cita se encuentra en el libro *Delirious New York* de Rem Koolhaas, que realiza una apología de la proyección y construcción de esta ciudad, mediante argumentos sustentados en una visión posmoderna de la arquitectura, así como de una necesaria recuperación de los procesos históricos de la urbe, y de esta en especial, que en ese momento, se encontraba en una crisis económica



Fig. 131. Gráfico donde ya se plantea un nuevo y preciso plan para la ciudad de Nueva York, 1797

Uno de los primeros temas que llamaron su atención fue la forma y la manera en que debería llevarse a cabo esta empresa; es decir, si deberían limitarse a las calles rectilíneas o si deberían adoptar algunas de esas supuestas mejoras como los círculos, los óvalos o las estrellas, que sin dudas embellecen un proyecto, cualesquiera que sean sus efectos en relación con la comodidad y la utilidad. Al considerar ese asunto, no podían dejar de pensar que una ciudad se compone principalmente de alojamientos para las personas, y que las casas de lados rectos y ángulos de 90 grados son las más baratas de construir, y las más cómodas para vivir. El efecto de estas claras y sencillas reflexiones fue decisivo<sup>166</sup>.

Este modelo estático y permanente de planeamiento urbano se considerará como el tipo adecuado de intervención social, ya que permite la actuación privada de forma general sobre la ciudad, como una forma legal de negociación del espacio en la que prevalece la libertad total. Este desempeño se repite con determinadas variaciones en la actualidad, 200 años después, como lo observamos en el texto *Delirious New York*. En este escrito crítico de la contemporaneidad, se establece el vínculo

y cultural. Informe de los comisionados para el plan de 1811. (263) Cit. en **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 19.

histórico entre la ciudad y las propuestas normativas posteriores a su desarrollo, las cuales se han perfeccionado y mantienen las intenciones originales de *The Commissioners' Plan of 1811* sin que se observen modificaciones sustancialmente relevantes, salvaguardando el propósito de las mismas, convirtiéndose en una ideología de actuación cuyos contenidos de primer orden prometían un calculado progreso social.

La retícula de Manhattan. Defendida por sus autores como algo que facilitaba el “comprar, vender y mejorar la propiedad inmobiliaria”, esta “apoteosis de la cuadrícula” – “con su simple atractivo para las mentes sencillas” – todavía es, 150 años después de su superposición a la isla, un símbolo negativo de la miopía de los intereses comerciales. En realidad se trata del más valeroso acto de predicción realizado por la civilización occidental: el terreno que divide, desocupado; la población que describe, hipotética; los edificios que coloca, fantasmales, y las actividades que enmarca, inexistentes<sup>167</sup>.

El modelo urbano y social sugerido por *The Commissioners' Plan of 1811* no es una improvisación, ya que proviene de las condiciones establecidas en el pensamiento colectivo desde su periodo colonial. En este plan hay un rechazo, por principios constitucionales, a lo caótico y a lo formal, dentro de las políticas republicanas y expeditas de la nueva nación. Tal metodología procura soluciones orientadas hacia lo inductivo, como una serie de probabilidades de actuación que conllevan un riesgo, una apuesta en la inversión de los solares urbanos y su éxito como negocio. *The Commissioners' Plan of 1811* recurre a la acción y a la observación directa para garantizar la aplicación y la eficacia de las intervenciones, obviando metodologías y procedimientos que entorpezcan el

<sup>167</sup> (263) Ibid. Pág. 18

<sup>168</sup> El mito de la frontera es una tesis de amplia resonancia en la historia de los Estados Unidos descrita por el historiador Frederick Jackson Turner en el documento *The Significance of the Frontier in American History* en 1893, donde se hace referencia a las tierras en el enclave norteamericano que no tiene fin y se precia de poseer recursos ilimitados, así mismo es una analogía de la tierra prometida, como de sus valores ensalzados desde la ley natural y sus valores absolutos. Este fenómeno es una mezcla entre tradición y utopía, originado desde las primeras constituciones coloniales en donde se formalizó un modelo de sociedad y de libertades colectivas e individuales

libre desarrollo de la propiedad, un mercantilismo que se traduce posteriormente fuera de los contornos urbanos, en la conquista y la anexión de territorios más allá del *mito de la frontera*<sup>168</sup>, una elaboración extensiva de medios de comunicación en la apertura de ferrocarriles, carreteras y canales desde New York hacia el interior del país, pues esta ciudad era el principal lugar de llegada del flujo migratorio y su reclutamiento laboral.

Así, la ciudad de la industrialización es la confirmación de cómo las actividades urbanas crecen en intensidad de estructuras especializadas, mediante una serie de modelos económicos de carácter cíclico entre ideología y arquitectura, en la que el pensamiento del capital crea condiciones más apropiadas a su evolución y desarrollo que para el perfeccionamiento del arte.

De igual manera, la ciudad es el lugar donde se contraponen las diferencias culturales entre técnica y sociedad, las cuales asumen una diferencia desproporcionada entre cantidad y cualidad, ya que la colectividad desea mejorar su situación social y económica, y los que poseen el dominio de la técnica, utilizarla en su provecho para crear dependencia hacia las necesidades y sus posibles soluciones sin que medie casi ningún proceso figurativo o representativo. Esta situación de desequilibrio y contradicción entre la representación y la materia forma parte de la renovación permanente de las estructuras urbanas que dominan los medios, donde se incluye el arte entre los beneficios colectivos, ya que la técnica es precisión formal y dominio público, y es operada por particulares y empresas, lo cual la convierte en parte de la economía general.

que trascendieron después de la independencia de 1776, en un principio eran referencias abstractas que se materializaron progresivamente, para después desarrollar un sistema de responsabilidades jurídicas y civiles y un progreso material a medida que se abarcaban los nuevos territorios al oeste. En el texto *Historia de los EE.UU* de Sellers, May y McMillen se denomina a este fenómeno la herencia de la frontera, como el legado de un proceso producto básicamente de la inmigración, había servido como “válvula de seguridad para los descontentos urbanos”. (273) **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** *A Synopsis of American History*. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraternal, 1985, 1988. Pág.385





Fig. 132. Inmigrantes italianos a su llegada a la isla Ellis, 1890



Fig. 133. Inmigrantes viviendo en Chabolas, fotografía de Jacob Riss, 1890



Fig. 134. Mujer obrera, Lancashire, Inglaterra 1905.

Esta desaparición de formas significativas y de sus dimensiones sociales impulsa la ejecución del proceso de la congestión, ya que modificó sustancialmente el concepto tradicional de proyección y elaboración de la ciudad, en tanto que las inversiones y las obras civiles o administrativas se realizan bajo la negación de su utilidad pública, pues están dirigidas a beneficios particulares, según la creencia de que la urbe obtiene una retribución económica por los logros alcanzados tal como acontece en la ciudad estadounidense.

En el centro del debate está el habitante, ya sea el inmigrante o el campesino que se transforma, desde primeras épocas del siglo XIX, en un ser ficticio y aleatorio para las necesidades de la ciudad, pero indispensable por sus aportes al trabajo y al consumo dentro de la organización del capital y la economía urbana. El individuo urbano se convierte en abstracto, se transfigura en un mecanismo diferenciado con su permanente cambio y adaptabilidad al medio, por su utilidad para los componentes de la producción y el consumo, y se hace necesario para la ocupación de las ciudades, como un soporte dinámico de la política, sin la cual estas no existirían, ya que el individuo posee un estado más indeterminado que real en la ciudad, estando respaldado más por el sistema económico que por la constitución y las leyes (Fig. 132-134).

En este sentido, los residentes urbanos están en igualdad de condiciones, ya que tienen la autonomía para competir y disfrutar de la libertad de actuación que les otorga el sistema norteamericano. Esto forma parte de la potestad de la tierra prometida, una mezcla de religiosidad, utopía y política, en tanto que cada persona debe obedecer al arquetipo de “hacerse a sí mismo”. La consecuencia de este dogma es la reestructuración social de la ciudad y su impacto en la forma de pensarla y de construirla, debido al avance de las aspiraciones particulares sobre las generales, las cuales inciden en la producción particular y diferenciada de los sistemas que hacen de la metrópoli una empresa desigual y diversificada, tanto en el desarrollo de las manufacturas, la construcción y la inversión, como en las necesidades logísticas para su realización y consumo. A pesar de su paradójica insistencia en la libertad del pueblo como pilar fundamental del Estado y de sus potenciales capacidades de decisión, dicha integridad es destruida bajo el peso de los intereses financieros y políticos, así como de las constantes necesidades que genera un fenómeno colectivo de naturaleza autónoma e independiente.

Es la *middle-class* urbana, el grupo mayoritario, la que hace posible el desarrollo de la metrópoli estadounidense, la cual se encuentra condicionada por una serie de comportamientos sociales y motivaciones ma-

teriales que facilitan los procesos de densificación. Estos hechos colectivos se exploran en el texto *La cuestión urbana* de M. Castells, de acuerdo con el estudio de *Bennett M. Berger*, conocido por su análisis de la sociedad norteamericana publicado en su libro *Buscando América. Ensayos sobre la juventud, suburbia y otras obsesiones americanas*, se define el papel de la clase media en el rol urbano y suburbano como:

Débil movilidad residencial, dadas las presiones económicas sufridas; persistencia del interés por la política nacional; por el contrario, débil participación en las asociaciones; enorme pobreza de relaciones sociales informales [...] repliegue sobre el hogar, pocas salidas, etc. Un cuadro así, en contradicción con el modelo de participación local activa, le lleva a concluir que el modo de vida propuesto como suburbano es, de hecho, el modo de comportamiento de la clase media americana<sup>169</sup>.

En apariencia, la clase media dirigiría el proceso de enriquecimiento y de complejidad de la ciudad, pero, según Berger, persiste una pasividad y una apatía en sus relaciones dinámicas, entendidas como el motor de la economía y de los valores de lo público. Esta clase media, individualista y aislada en sus acciones, tiene una escasa vida social, así como un enfoque obsesivo por el trabajo, a partir del cual se establecen unas relaciones indiferentes con el contexto que les rodea. Por otra parte, también persiste una homogenización en el comportamiento civil, ya que se uniforman, tanto formal como espacialmente, todas sus representaciones urbanas, arquitectónicas o figurativas.

Lo anterior ocurre debido a los resultados de vivir confinados, pero al mismo tiempo en comunidad, lo que permite una expansión diferenciada y diversificada de la producción en un tejido urbano que se dilata con facilidad a causa del deterioro de las estructuras urbanas y de la ampliación del suburbio, esto incluye una mayor elaboración de las construcciones residenciales y un aumento sostenido del consumo,

como consecuencia del mejoramiento de sus condiciones sociales y económicas. Esto también forma parte de una expresión formal reservada y de un determinado espacio ordenado y moderado, orientado a la discreción por su misma vocación tecnocrática, según la cual el habitante urbano también ha dado lugar al surgimiento del conjunto residencial cerrado, la torre urbana, el suburbio dependiente del automóvil, etc.

Así, desde el *downtown* a los sectores periféricos, la colectividad, por indiferencia y apatía sociocultural, establece una relación inequívoca de espacios independientes y cerrados que la protegen del contacto urbano, magnificando el crecimiento de la metrópoli por agregación de unidades o sectores que son independientes entre sí, aunque están unidos físicamente por vías, calles y autopistas. New York y Chicago son un conjunto de rascacielos y bloques unidos por vecindad, pero sin ninguna relación social entre ellos; sin ser una estructura global, forman parte de un tejido urbano continuo.

De esta manera, la evolución de la ciudad norteamericana ocurre por la superposición de diversas capas sociales que ocupan tejidos urbanos neutrales, en el sentido que la aplicación de las técnicas o de procedimientos de intervención sobre el uso del suelo son indiferentes en su naturaleza y que solo el cambio de expectativa de una potencial renta en el futuro les genera un cambio en su valor real y, por ende, en su configuración. En principio, las tierras marginales de la nación virgen posibilitan la democratización de la urbe y de los comportamientos tradicionales y sus lazos culturales, lo que allana el avance de las ideologías del beneficio común económico. Esto, de igual manera, conlleva a que la misma sociedad se jerarquice y las áreas de la ciudad se especialicen de acuerdo con la capacidad adquisitiva de sus habitantes, lo que, seguidamente, da paso al condicionamiento particular, individualizado, del desarrollo urbano del sector, incorporando en este acenso social una identidad de clase o una preferencia por la imagen de ciertas categorías formales, ya que se parte de modelar, mediante un determinado reper-

---

<sup>169</sup> (237) **Castells, Manuel.** La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág.122.



torio arquitectónico, el progreso individual que se convierte en una doctrina, en una política de defensa de sus derechos, que, a su vez, protege el sistema industrial y económico del que se depende, estimulando consecuentemente el auge de la sociedad emergente.

L. Reissman, en el texto *El proceso urbano. Las ciudades en las sociedades industriales*, identifica la importancia de la clase media en el desarrollo de la urbe:

Tanto la historia pasada como los acontecimientos actuales apoyan la necesidad de que la clase media dirija el proceso de desarrollo. La explicación es compleja; tiene que ver con las amenazas a las estructuras preindustriales del poder y con los cambios en la manera de redistribuir el poder una vez iniciado el desarrollo. Además, el nacionalismo acompaña el cambio a una sociedad industrial urbana en forma de ideología unificante que moviliza a la sociedad. Estas características son tan necesarias para un desarrollo económico como las máquinas, el capital y el suministro de fuerza motriz<sup>170</sup>.

Así, el Estado y el círculo social del poder financiero asumen, desde la perspectiva de sus intereses, un compromiso con la sociedad norteamericana, por el cual las ciudades congestionadas son rentables hasta cierto punto. De esta forma, solo se promueve un equilibrio entre las condiciones de la metrópoli cuando las zonas empiezan a generar pérdidas por la obsolescencia de sus estructuras o por el dinamismo de otros sectores. Entonces, se hace necesario reformar o modificar la zona deteriorada, no tanto social como económicamente, por intermedio de la inversión o de los recursos del capital, lo que se traduce en exploraciones espaciales intensivas, en bloques, torres o estructuras similares para viviendas u otros usos, para que retorne lo invertido o para fortalecer otras actividades, como el transporte o el comercio.

<sup>170</sup> (285). **Reissman, Leonard.** *The Urban Process: Cities in industrial societies* (El proceso urbano : las ciudades en las sociedades industriales). [trad.] Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB. Barcelona : Gustavo Gili, 1970. Pág. 190

<sup>171</sup> (286) **Boyer, M Christine.** *Dreaming the rational city : the myth of American city planning.* London : Cambridge, Mass. : MIT Press, 1983, 1986. Pág. 248

De manera similar, M.Ch. Boyer se refiere a los intereses inmobiliarios urbanos y a las preocupaciones que generaba el deterioro al que se encontraban sometidas las ciudades del capital, debido a los problemas propios de la congestión.

Las inversiones de la tierra en los centros urbanos deteriorados se habían convertido en completamente improductivas. La gestión de la vivienda pública debía ser reducida al mínimo en estos sectores reconstruidos, sin embargo, se deberían dar nuevos usos para esos terrenos, en que se deben encontrar mecanismos para fomentar el capital privado a invertir en el corazón de la ciudad. Centrándose en los problemas del Lower East Side de Nueva York, se puede mostrar los procedimientos de los intereses inmobiliarios urbanos y las preocupaciones por la construcción que comenzaron a desarrollarse por reinversión de capital. Dado que los sistemas de transporte rápido producen una excesiva descentralización, y esto era un despilfarro económico como la congestión excesiva<sup>171</sup>.

Los “hombres de negocios” que gobiernan la ciudad norteamericana fueron conocidos en las administraciones públicas como políticos flexibles, de un remarcado y evidente populismo, que establecieron un sistema que apoyaba su enriquecimiento y bienestar personal. Para que esto funcionara, debía haber también actitudes hábilmente indulgentes y de beneficio a la sociedad urbana, materializadas en ayudas o servicios a las nuevas clases trabajadoras, como el empleo, la propina y demás ayudas básicas amarradas al voto popular. La congestión, introducida en este sistema, amplificaba y daba solución a los miles de trabajadores que dependían de este sistema de gobierno municipal y hacía viable el desarrollo de las obras públicas y privadas, ya que los *bosses*<sup>172</sup> controlaban el mercado inmobiliario y la construcción. De esta manera, el po-

<sup>172</sup> Los grupos de poder son manifestaciones de la libertad anárquica de los individuos, ante la ausencia del estado para su regulación, cuya aparición en forma de caciquismo en las ciudades es solo cuestión de tiempo. “La presencia de instrumentos extralegales para organizar la gestión y el crecimiento urbanos parece connatural al modo mismo de formación de la ciudad norteamericana; el sistema de los bosses, en particular,

der público fue entregado a particulares y asumido legal y financieramente por los *business men*, cuya ideología que se define de la siguiente manera, por intermedio de A. W. Gouldner en *La dialéctica de la ideología y la tecnología*.

Al luchar por sus ideas (o “principios”), el ideólogo se siente ahora empeñado en una nueva especie purificada de política. No se concibe y se presenta a sí mismo como dedicado a la política por las viejas razones egoístas: la promoción de sus propios intereses o su propio progreso “material” [...] ya que su ideología implica proyectos de construcción pública y exige que sus creyentes apoyen activamente la realización del proyecto y se opongan a quienquiera que lo rechace, esta llamada al apoyo es ahora justificada, formulando una concepción del mundo social<sup>173</sup>.

Este tipo de doctrinas son similares a las planteadas por los reformadores clásicos del sistema mercantil, como T. R. Malthus o D. Ricardo, en la medida que se observa una similitud entre estos y los sistemas propios de la Modernidad, en cuanto a autonomía, producción y organización de los contenidos político-económicos de las ciudades. Así, prevalece el florecimiento del desarrollo urbano y arquitectónico que se sirven de la densidad, la magnitud y la congestión para adecuar la ciudad a un proceso de perfeccionamiento de sus estructuras, que son una serie de prácticas físicas o teóricas entre la sociedad y las administraciones públicas. Esta coyuntura se formula como una separación del manejo de los recursos del Estado, ya que este interfiere en el desarrollo económico del país, y así lo económico toma el lugar de lo político, por lo cual persiste una desritualización del culto al Estado, al clero y a las instituciones en general, lo cual les resta su vigencia tradicional.

De esta manera, el Estado pierde su capacidad de organizar a la sociedad, pues prevalecen las iniciativas de los particulares, lo cual deja a los

grupos sociales más débiles a merced de los más fuertes. Estas políticas sitúan a la comunidad en una posición de desventaja y al Estado en la división de sus poderes, lo que afecta significativamente la elaboración del espacio general de la ciudad, su teorías de respaldo y su realización práctica, desproveyendo al medio social urbano de cualquier contenido que no sea práctico, y valorizando la eficiencia y productividad del entorno.

Estos vínculos, negativos y positivos, han otorgado identidad a los Estados Unidos como nación, en tanto que la afirmación de dicha política corrobora el propósito de construir un Estado homogéneo, ya sea por el supuesto equilibrio social, en cuanto a la igualdad de oportunidades, la voluntad objetiva del progreso, la libertad de expresión y la autonomía del individuo, lo que justifica y da validez a casi cualquier instrumento o mecanismo que permita la realización de sus propósitos, tanto privados como públicos. De esta manera, se comprende la identificación universal del pueblo estadounidense con los procedimientos financieros o mercantiles, como una expresión *positiva* de la existencia, sin que esta esté ligada necesariamente a una corriente filosófica como tal, pues las motivaciones políticas y sociales se fundamentaron como parte de un Estado libre y democrático en el que el hombre común posee una actitud práctica, pero con un cuestionable sentido general de equidad o justicia. Esto en contraposición a Europa, donde las monarquías centenarias inamovibles, la religión de acatamiento por el principio de la fe y las jerarquías sociales fortalecidas no permitían un desequilibrio de la sociedad. Solo a partir de la búsqueda de la independencia espiritual y material del individuo y su proyección en la sociedad norteamericana, fue posible su emancipación progresiva de los sistemas imperantes de los que provenía como inmigrante, colono o habitante urbano, lo cual fue facilitado por la eliminación de los aparatos represivos y de sometimiento

---

constituye la forma más aguda de la degeneración del poder que produce el sistema democrático americano en el período que va desde el final de la guerra civil hasta el fin de siglo, e incluso después.” (437) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 653

<sup>173</sup> (248). **Gouldner, Alvin Ward.** The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology. [trad.] Néstor A Míguez. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1978. Pág. 54.



Fig. 135. Tenements en proceso de construcción, gestionados por William K. Vanderbilt, 1910. Fotografía de los hermanos Norman y Lionel Wurts, quienes fueron de los primeros en especializarse en la fotografía arquitectónica (1895-1965). La Wurts Brothers Company desarrolló una clientela entre arquitectos, desarrolladores y contratistas.



Fig. 136. Reseña de los Tenements Vanderbilt en la 76th Street, en la esquina noroeste de Cherokee Place. Publicado por la revista Popular Science. Vol 80, 1912.



Fig. 137. El Cornwall, en West 90th Street y Broadway, fue uno de los muchos edificios de apartamentos construidos en el Upper West Side, según el New York Times del 24 de julio de 1910, como "el resultado natural al aumentar el crecimiento de la ciudad".

culturales, administrativos o jurídicos, lo que, a su vez, propició la liberación de la economía y la enseñanza, pero restringió las propuestas sociales y el control ciudadano.

Siendo la congestión, como otros procedimientos estructurales, resultado de la "independencia social" que adquirió el individuo en la comunidad norteamericana, llevó a la práctica el resultado de estos medios democráticos y de igualdad social, cuyo resultado más viable y visible es la construcción de pueblos y ciudades de manera vertiginosa en número, densidad y extensión.

La congestión es el dominio de la naturaleza y la construcción de un entorno, es una serie de operaciones funcionales más que culturales que,

como otros mecanismos artificiales de similar naturaleza, ya sean las estructuras de hierro de la escuela de Chicago o de los rascacielos de New York, son el resultado de la producción social del espacio democrático. Estas expresiones son propias de la abstracción colectiva, ya que no son una manifestación de la vida social, sino un perfeccionamiento constantemente de los procedimientos técnicos para lograr mayores beneficios prácticos y simbólicos, cuyo intermediario es la comunidad (Fig. 135-137). En este caso, la ciudad de New York aplica extensivamente los conocimientos técnicos logrados por la congestión en la realización de inmuebles populares y de altos ingresos, cuya consecuencia es la segregación del espacio de acuerdo al poder adquisitivo del habitante<sup>174</sup>.

<sup>174</sup> La ciudad de New York sufre una transformación acelerada en cuanto al desarrollo de sus modelos edilicios por vías de la especulación de los terrenos para construir, como una tendencia centrada en el movimiento cíclico del valor del terreno debido a

la importancia económica de la ciudad como centro de negocios, puerto de entrada al país y centro industrial, aunado a los flujos migratorios que incrementaron la población exponencialmente y que son un testimonio de la transformación acelerada de los

El fordismo es uno de los resultados de la instrumentalización de las metodologías de intervención social en la ciudad elaboradas para la aplicación y concentración de actividades en la transformación de los mecanismos existentes para lograr eficiencia y adaptabilidad. También es la aplicación de la abstracción cuando gira alrededor de la colectividad, en este caso, en cuanto a la utilidad que para ella supone la industria del automóvil y a cómo se beneficia el capital de dicha empresa con las personas que adquieren, por lujo o necesidad, un vehículo. Lo cual disminuye las intensidades que provocan los usos y las operaciones de la urbe, ya que su puesta en escena depende de la producción, mediante la especialización de la mano de obra y de las múltiples elaboraciones que de ella se derivan, así como del empleo de las inventivas racionales para su elaboración.

Aquí es donde prevalecen y dominan las identificaciones sociales del logro científico, la técnica especializada sobre la cultura ancestral, y sobre otros sistemas, ya sean las manufacturas o las pequeñas fuerzas laborales que coexisten en el medio de la producción mecanizada. Existe una identidad social reforzada por los logros y amparada en las cifras que se han logrado en un corto tiempo, en la amplitud de las virtudes políticas de sus dirigentes y en el mejoramiento de los pueblos que emigraron y contribuyeron a la construcción de esta identificación colectiva.

---

procesos edificatorios. En el texto *New York, Chicago, Los Angeles, America's Global Cities*, Janet L. Abu-Lughod expresa en cifras este movimiento poblacional mediante un número de construcciones significativas, tanto por el volumen de realizaciones como por la modificación sustancial en el uso del suelo realizadas después de la Guerra Civil, dando como resultado la expulsión de la clase media, el aumento en las alturas de las nuevas edificaciones y un incremento en el valor de la construcción, los alquileres y el costo de vida, creando espacios congestionados mediante la realización de tipologías edificatorias especulativas activas en bienes inmobiliarios. "El auge de la tierra y la construcción de la expansión posterior a la Guerra Civil duró desde 1865 hasta 1873, impulsado por las fortunas hechas en la guerra. Más de 11.000 planos de construcción se presentaron en la ciudad entre 1868 y 1872, ya que el casco urbano dirigía su expansión hacia el norte por encima de la calle 42. La construcción alcanzó

Aparte de los contenidos de eficiencia financiera, es necesario establecer que algunos valores culturales contribuyeron a formar el carácter de identidad colectiva, como es el caso de la interacción entre trabajo y economía que se encuentra orientada de manera general por los conceptos religiosos y las actitudes hacia la ética y el progreso terrenal.

Los habitantes de Estados Unidos procedían básicamente de una mayoría protestante y calvinista que buscaba libertad, disciplina y cumplimiento, un recurso espiritual de los primeros colonizadores del territorio norteamericano que era uno de los pilares de la sociedad, al igual que la fuerza laboral primigenia a partir de la cual estos grupos iniciales formaron la sociedad y fueron la referencia de la economía futura, siendo decisivo en el comportamiento hacia el avance material, el individualismo y la conveniencia.

Para entender esta ideología religiosa, exponemos una definición de la misma: Los ideólogos suponen que las palabras importan, que tienen el poder de modificar a los hombres y sus mundos, a veces haciendo caer las vendas de sus ojos y los grillos de sus manos. [...] Comúnmente el protestantismo alienta a enfrentar la angustia mediante el trabajo, no por el ritual o la magia. [...] Basado en un protestantismo sublimado que sobreviene a la "muerte de Dios" en el plano de la estructura de carácter, asentado en impulsos terrenales activistas y ascéticos, la moderna política ideológica ha llegado a ser definida como una especie de trabajo desde ese punto de vista, se espera que el trabajo y la política similar al

su punto máximo en 1871, cuando se construyeron aproximadamente 2800 edificios, un millar de ellos 'residencias de primera clase' (en contraste, sólo dos edificios de apartamentos se realizaron entre 1868 y 1872). La construcción se redujo en los años de la depresión entre 1873 y 1877, cuando se presentaron menos de 7.000 radicaciones. En el año de la recuperación de 1880, 2.252 edificios fueron construidos, sin embargo, 900 de ellos en primera clase (unifamiliar) residencias, 516 eran casas de apartamentos, lo que indica una dependencia cada vez mayor en este tipo de arreglo de vivienda. Claramente, el "comprador de clase media... estaba siendo expulsado de Manhattan por la especulación de la década de 1860, dejando a la ciudad solamente con el millonario y el pobre". (281) **Abu-Lughod, Janet L.** *New York, Chicago, Los Angeles : America's global cities*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 1999. Pág. 45-46

trabajo sean efectuados de manera diligente y metódica, con una escrupulosa superación del yo, precisamente porque se los define como el intento de realizar una obligación moral superior, que es tanto más obligatoria cuanto que es elegida libremente. Sedimentada por el protestantismo en el nivel de la estructura de carácter, la ideología fue el Evangelio del Trabajo en la Política<sup>175</sup>.

Esta prevalencia social de la acción y el trabajo, que otros señalan como la combinación entre los ideales y el altruismo, es una ideología de múltiples facetas y matices que ha orientado los esfuerzos de la sociedad desde los mismos orígenes de la nación estadounidense. Esta ideología religiosa, que es a todas luces económica, está fundamentada en la oportuna igualdad de los valores sociales del individuo y en un modo de vida basado en la libertad, pero diferenciando de forma muy marcada el estatus de la población, ya sea por creencias, color de piel, lengua, nacionalidad, etc., proceso que imperaba y condicionaba el entorno cultural, pues el idealismo democrático presentaba fisuras y era aprovechado por los más oportunistas para crear entornos propicios para su propia satisfacción, siendo esto un ejemplo de la instrumentalización de la ideología que exhortaba al acatamiento colectivo de la congestión, que resulta siendo una herramienta favorecida por la simetría del poder y la homogeneidad del ciudadano, pero que en la realidad se beneficiaba por las desproporciones sociales y la perversión del medio económico que auspiciaban las diferencias laborales, respaldando el hacinamiento y las deficiencias de los sistemas de servicio público y administrativo.

Esta filosofía privativa de lo común, individualista y expansionista, se condensa en la llamada *jacksonian democracy*<sup>176</sup> durante la primera mitad del siglo XIX, la cual dio un fuerte impulso a que los organismos públicos tutelaran la defensa de las libertades y la vida asociada. El populismo de la democracia y el igualitarismo jacksoniano reforzaron progresivamente la ideología de la congestión de manera directa, con la prevalencia de los intereses particulares sustentados por el gobierno que

usó los sistemas y los medios adecuados a esos fines para su puesta en práctica, ya que cualquier medida de control atendería contra el individuo común y sus intereses. Este principio que excluye las ambiciones de la sociedad en su conjunto y ataca el poder público fue promovido para mejorar la capacidad del habitante de desarrollar sus iniciativas privadas en el campo o en la ciudad, debido principalmente a la ampliación de la frontera de Estados Unidos con la anexión de otras regiones limítrofes, de México o España, una medida que estimuló el desarrollo de mecanismos que permitieron la acumulación de tierras y un emergente espíritu de empresa. Así vemos que otro de los objetivos de la congestión es abarcar el espacio territorial natural o urbano, ya que el acaparar el suelo en cantidades superiores a lo normal influye en el mercado, el comercio, las transacciones inmobiliarias, etc., y da un impulso paralelo a los inversionistas en los medios de transporte, la industria y la colonización de nuevos territorios.

La inoperancia de la sociedad de clases en la nación norteamericana afectaba a la misma colectividad por la falta de una necesaria crítica, un examen de su permanente situación que fuera sólido, permanente y coherente. De manera contradictoria, la ausencia de un verdadero juicio social engendraba, sin proponérselo, una relativa igualdad entre todas las capas de la sociedad, en tanto que la libertad de inversiones, o de acciones para emprender actividades económicas, como la de controlar eficientemente estas gestiones era una norma habitual en el contexto estadounidense, debido a que no existían notables dificultades técnicas o logísticas. Esto incide favorablemente en la congestión, ya que facilita su realización y, con ello, la de las múltiples o disímiles operaciones que se realizaban a su interior, ya que se buscaba un espacio genérico como la misma sociedad que lo producía, debido a la aplicación de metodologías de rendimiento constructivo y espacial, sin que hubiera impedimentos colectivos o culturales para ello, pero al mismo tiempo llevaba a desarticular el entramado social y a negar las posibilidades jerárquicas que pudieran estructurar el tejido urbano, de acuerdo con modelos de

<sup>175</sup> (248) **Gouldner, Alvin Ward.** The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology. [trad.] Néstor A Míguez. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1978. Pág. 52

<sup>176</sup> (273) **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** A Synopsis of American History. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pág. 240





Fig. 138. William Magear, *Boss Tweed* decorando una caja de cigarros, New York, 1869

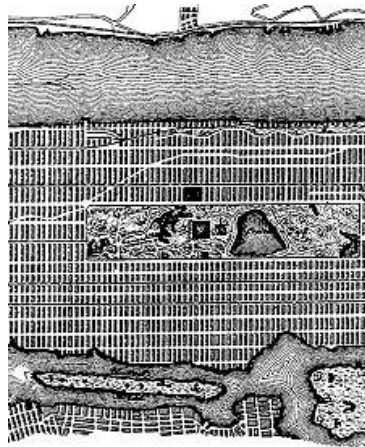


Fig. 139. El Central Park de New York en un plano de 1863.

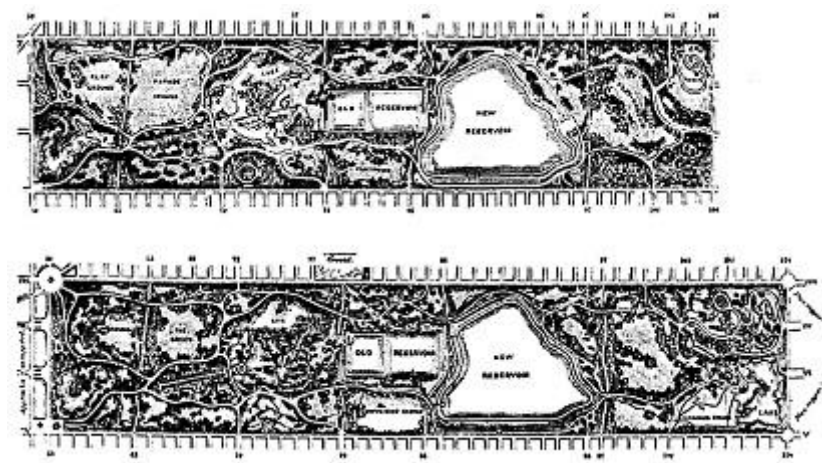


Fig. 140. Dos diagramas de Central Park del folleto elaborado por Calvert Vaux y Frederick Law Olmsted, donde se "Describe un Plan para la Mejora del Central Park", alrededor del año 1858, mostrando la extensión norte del parque de la calle 106 a la 110.

ordenamiento que tuvieran la posibilidad de orientarse sobre las necesidades funcionales y formales necesarias para su correcto funcionamiento. Al no existir los procedimientos de organización adecuados para estas aglomeraciones en expansión del tejido urbano, ni un análisis de sus condiciones, la congestión comienza a menguar su impacto en la ciudad a medida que se incorpora la crítica, la filantropía y las políticas higienistas.

Todas estas circunstancias socioculturales y político-administrativas, por las que asoman las posibilidades del manejo de recursos o de la capacidad de manejar inversiones o rentas seguras, así como de verse beneficiado por el sistema imperante, se insertan en las políticas de la congestión, la cual se convertirá en una estrategia persistente en la administración de las ciudades estadounidenses. No fue sino hasta la segunda

década del siglo XX que el sistema gubernamental de control y administración de los recursos de las ciudades en Estados Unidos corrigió tardíamente los abusos de los *business men*<sup>177</sup>, *las corporations*, *los trusts*, etc. (Fig. 138) que actuaban como un sistema de operaciones corruptas o fraudulentas manejadas por un grupo de individuos ligados a la política y al manejo de recursos públicos. Estas asociaciones lícitas e ilícitas, admitidas durante largo tiempo en la sociedad norteamericana, prevalecieron como una forma legítima de negocio, generando una consciencia especulativa difícil de desarraigar, así como una serie de tramas de poder y dominio sobre la población urbana. Estos manejaban, en algunos casos, recursos públicos bajo préstamos bancarios a las entidades gubernamentales que les respaldan, dando empleo, construyendo obras y recibiendo dádivas económicas y políticas. Entre otras acciones, para citar un ejemplo, estaría la realización del Central Park de New York<sup>178</sup> (Fig. 139-140), impulsada primariamente por la prensa

<sup>177</sup> (437) Sica, Paolo. Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 655

<sup>178</sup> La mayoría de los libros sobre arquitectura y urbanismo, de forma general y específica, que abordan la ciudad de New York, así como su historia, enfatizan la importancia formal del Central Park de la ciudad, el cual constituyó un hecho de gran im-



escrita, no por la sociedad o la administración pública consciente de su necesidad, con lo que era necesario vincular o comprometer grupos más numerosos que respaldasen intereses civiles más amplios para su realización. Paradójicamente, estos gastos en instalaciones y servicios públicos se consideraban ociosos, debido a su improductividad, por parte de determinadas colectividades y grupos financieros opuestos a determinados beneficios públicos.

### 2.3 La evaluación de la congestión en la sociedad y en la ciudad

El síntoma de los anteriores hechos, en este contexto particular, es siempre el aumento del crecimiento económico, el progreso de las ciudades y la densidad poblacional. Asimismo, este fenómeno acompaña la ampliación exponencial de todo lo que conduce al desarrollo social, ya sea desde la intensificación de los servicios, la realización de objetos de consumo doméstico o desde la construcción o la ampliación de sectores en la ciudad. La población pasa de un estado estadístico a un estudio demográfico debido a su estrecho vínculo con la administración de los recursos, siendo este periodo coyuntural dominado por la transición a la Modernidad, por el cambio de estructuras físicas y conceptuales pensadas de manera conveniente a la racionalidad administrativa y por el tamaño de los procesos urbanos. Todos estos métodos que acompañan la

---

portancia en la organización de la construcción de la ciudad, ya fuera por su singularidad urbanística o por su producto final, como marco de importantes edificaciones residenciales, oficinas y hoteles. Pero se olvida que gran parte de sus procesos de realización fueron hechos traumáticos para la ciudad ante la negativa de la administración pública y los especuladores, resultando una accidentada y muy difícil realización no solo del Central Park, sino de cualquier espacio público. En el texto *Dreaming the rational city* de M. Christine Boyer se expresa parte de esta problemática. “En las ciudades, Andrew Jackson Downing estimuló el interés en la jardinería de paisaje, pero era Olmsted cuya previsión y personalidad habían convertido este interés en un movimiento. Los parques públicos no siempre cumplían con el favor oficial, sin embargo, sólo después de muchos años de promoción sería en Estados Unidos, entre 1856 y 1863, que recibe su símbolo de la planificación por intermedio del parque urbano cuando la ciudad de Nueva York adquirió este espacio público. Puesto que Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux recibieron el encargo de diseñar el Parque Central, se

congestión se convierten, en una primera instancia, en un síntoma de coacción a la comunidad, siendo sus procedimientos creados para ganar espacios que resultan nocivos y perjudiciales, porque se orientan a la especulación y al aprovechamiento de las necesidades básicas de la población, afectando sensiblemente la configuración de la ciudad. Una vez superada esta etapa crítica de abusos cívicos, estos métodos de configuración pasan a un segundo plano, el cual es el caso de la utilización técnica de la congestión en la solución moderada mediante la reformulación de las anteriores experiencias urbanas y de los problemas espaciales que aquejan las metrópolis.

La apertura social estadounidense ha estado ligada de manera evidente a los procesos europeos y ha tenido en cuenta que la mayor parte de su población, desde su colonización en adelante, ha estado dominada por diversos grupos o nacionalidades. La revolución industrial inglesa, en lo económico, y la revolución Francesa, en lo social, abrieron el camino e inyectaron fuerza a las ideas del hombre libre e independiente en la nación. Justamente, estas no eran revoluciones de cambios rápidos y radicales en el sentido estricto de la palabra, debido a que se trata de procesos largos e imperfectos que necesitaron del tiempo para consolidarse, pero estos juicios y valores del cambio social se complejizaron en suelo norteamericano, donde estos lineamientos, que promulgaban el cambio de manera sustancial, evitaron enmendaduras constitucionales o jurídicas<sup>179</sup> que enredaran una independencia frágil y comprometida, así fue

había argumentado que Manhattan estaba rodeado de agua y por lo tanto no hacía falta un espacio artificial para respirar. Lo que se iba a mantener era la parcela de terreno en el centro de la isla, ya ocupada por los ocupantes ilegales, como también por calderas para huesos y por criadores de cerdos, convirtiéndose en un gran jardín de la cerveza para los habitantes más bajos de la ciudad y por lo tanto una carga económica para los valores de las propiedades adyacentes?” (286) **Boyer, M Christine**. *Dreaming the rational city : the myth of American city planning*. London : Cambridge, Mass. : MIT Press, 1983, 1986. Pág. 34

<sup>179</sup> La constitución y las leyes en Estados Unidos son documentos dinámicos que permiten ser de su tiempo cuando se requiera. De esta manera, se reconoce que las leyes deben hacerse por el camino, mientras transcurren los hechos o los acontecimientos, teniendo la posibilidad de interpretar y aplicar la constitución como norma básica. En el libro *los Diez mejores jueces de la historia norteamericana*, Bernard Schwartz resume este fenómeno propio del sistema norteamericano. “Ese tipo de función judicial,

que debieron adoptar estas leyes de la nueva nación, lo más rápido y lo más simple posible.

Si bien las doctrinas políticas o jurídicas europeas en el siglo XVIII y XIX eran inadecuadas o desacertadas en forma y contenido para sus contextos originales, consiguieron trasladarse a la nación estadounidense para que esta las adoptara diligentemente, sin mayor crítica social y sin modelos comprobados de referencia que permitieran una evaluación certera de estos procesos. En el libro *Crítica de la ideología contemporánea*, G. Della Volpe evalúa una parte del Estado social norteamericano desde la perspectiva de las clases menos favorecidas y de la insuficiencia de la vocación democrática, pues las libertades son solo jurídicas y no formales, en cuanto que afectan a determinados individuos cobijados por las leyes del Estado. Así mismo, se remite al principio de la formalización del Estado citando a economistas clásicos, como T. Malthus, que expresaron su inconformidad con respecto a la falta de perspectiva de los derechos del hombre en la recién creada democracia norteamericana.

La apelación “moral” de Malthus a los “verdaderos derechos del hombre”, polemizando, precisamente, con el generoso Thomas Paine (uno de los abanderados de la revolución americana). “Se piensa —dice Malthus en el capítulo sexto del libro cuarto del *Ensayo*— que la lectura de los Derechos del hombre de Payne ha hecho un gran daño entre las clases ínfimas y medias [...] y no es que el hombre no tenga derechos o que éstos deban permanecer ignorados; pero Mr. Payne ha incurrido en graves errores en torno a los principios del gobierno, y se muestra poco informado sobre la índole de las relaciones sociales<sup>180</sup>.

inventada por los Jueces norteamericanos y por ellos llevada a su extremo más sutil y audaz a lo largo de casi dos siglos de ejercicio, es el que singulariza definitivamente el caso norteamericano. El Tribunal Supremo es hoy el órgano judicial sin duda más relevante en todo el mundo occidental, por la extensión de sus poderes, que ha hecho de él un verdadero ‘poder constituyente indirecto’ y que le ha permitido adaptar la esquemática Constitución de 1787 en la compleja evolución política y social americana a todas las situaciones cambiantes, con un instinto rara vez desmentido y con una finura jurídica que es una lección permanente para los juristas. En la frase de un famoso Juez, ‘el Tribunal Supremo es la Constitución’,

Así, la referencia de un derecho común que debería albergar la igualdad para todos, desde un principio se desvanece, debido al desconocimiento de la realidad cultural vigente en la sociedad colonial estadounidense y a la afectación teórica de una utopía social ilustrada y racional promulgada por sus leyes constitucionales y por sus constitucionalistas, quienes se pretendían ideales en la democracia norteamericana. Continuando con G. Della Volpe, él expresa que:

La teoría funcionalista refleja con idéntica claridad la situación social de los Estados Unidos, donde nunca han logrado establecerse ni un movimiento político ni una doctrina de la clase obrera, y donde la jerarquía social ha sido concebida con mucha amplitud, como un sistema de grupos de categoría libremente organizados, la participación en los cuales corresponde a las capacidades individuales<sup>181</sup>.

Esto resulta siendo la confirmación de que, en dicho país, ha existido una ideología que se orienta a un liberalismo radical y un gobierno limitado en sus funciones que ha influenciado y ha adecuado un tipo específico de individuo al sistema económico que es paralelo a la prevalencia de los intereses nacionales, situando a la colectividad de acuerdo con una estructura social predeterminada. Así, el único ciudadano con derechos es aquel que hace predominar sus logros personales, pues no tienen cabida los sujetos pasivos que no presentan características particulares de raza, religión y propiedad. Persiste un dogmatismo que se habría petrificado jurídicamente desde la misma fundación de la nación, que niega la dimensión social del Estado para favorecer a determinados

El periodo total de gestación de la Constitución de Estados Unidos abarca casi treinta años, de 1763 a 1791. (266) **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 160

<sup>180</sup> (287). **Volpe, Galvano Della.** Critica dell'ideologia contemporanea. [trad.] Ma. Ester Benítez. Madrid : Alberto Corazón, editor, 1967, 1970. Pág. 95

<sup>181</sup> (287). Ibid. Pág. 66

grupos de clase por méritos y capacidades, promoviendo la desigualdad social.

Estas bazas legales que imponen un tipo de sociedad estimulan la competencia entre los individuos y promueven actuaciones desaforadas entre ellos. Estos sujetos, por la misma naturaleza legislativa del Estado, no presentan un repliegue ético hacia sus acciones, por más desafortunadas que fueran estas, ya que cuentan con la anuencia del gobierno y su protección. Esto facilita que procedimientos como la congestión, en los que predomina la capacidad expedita y eficiente de los conceptos de arquitectura y ciudad, hayan convertido los medios urbanos del contexto estadounidense en la búsqueda permanente de la capacidad y la versatilidad que garantizara rentabilidades, de tal forma que lo construido constituyera, por un corto periodo de tiempo, un objetivo más que una necesidad, que poseyera más utilidad que conveniencia, y que creará así una subordinación entre el entorno construido y el crecimiento económico ligado al permanente cambio.

Esta actitud de la arquitectura norteamericana, entre la contingencia y la innovación, ha acompañado a la ciudad en su visión positiva, sin una reflexión histórica que haya permitido una reformulación de sus procedimientos, pues solo la realización objetiva y categórica de inmuebles o

áreas que serán prontamente reemplazadas por otras de mayores dimensiones permanece como el único conocimiento válido. Esta filosofía se ha convertido en un procedimiento para casi cualquier operación, trámite u objeto manufacturado que sea considerado de vida corta, desechable o intercambiable, ya sea por la omnipresente novedad del entorno o por poseer, en el contexto urbano, una necesidad de cambio permanente, debido al aumento sostenido de la economía y de la población, de tal forma que se asume progresiva e históricamente, como de forma paralela, una mentalidad “técnica” hacia todo lo que les rodea. Un enfoque orgánico del progreso y de beneficios inmediatos<sup>182</sup>.

Debido a estas circunstancias, los fenómenos del libre cambio, la inversión privada, la producción de bienes de consumo, hacen parte del Estado Benefactor que otorga libertades para después convertirse en auto-complaciente de sus logros sin que medie ninguna crítica, ya que es afín a una cultura social utilitaria<sup>183</sup>. Estas condiciones de realización del medio urbano llevan a concentrar medidas para aumentar el espacio construido existente en la urbes, haciéndolo más voluminoso y con mejores instalaciones, como igualmente sucede con los procedimientos técnicos, administrativos o de gestión que son necesarios para lograrlo, lo cual incrementa cada vez más la transformación perpetua de las estructuras urbanas y sus posibilidades dentro de un “sistema libre”<sup>184</sup>, a

---

<sup>182</sup>La mentalidad operante del ciudadano norteamericano es identificar y organizar las potenciales oportunidades de inversión, dentro de la incertidumbre y el desafío, no como un hecho aislado, sino como parte de un estudiado conocimiento histórico y convencional de la sociedad. Así, en la historia económica de este país encontramos que: “la política interna del gobierno, al menos hasta 1930 aproximadamente, ha sido principalmente la del *laissez faire*. La no injerencia del gobierno durante el período de gran desarrollo fomentó sin duda entre los empresarios un espíritu de confianza rayano muchas veces en la temeridad. Si bien en 1887 y en 1890 se intentó ejercer cierto control, durante largo tiempo esos intentos no alcanzaron gran éxito. También favoreció a la manufactura el libre comercio interestatal, factor que contribuyó a la aceptación de la Constitución y que la justificó ampliamente. La tierra firme de los Estados Unidos —se ha dicho—, es la mayor superficie del mundo civilizado tan libre de derechos de aduana, impuestos sobre el consumo o parcialidad nacional, y gracias a su gran riqueza colectiva, su población posee una capacidad de consumo superior a la de cualquier otra nación”. (275). **Faulkner, Harold Underwood**. *American Economic History*. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 450

<sup>183</sup> En el texto *Crisis de la Sociología Occidental*, A. Gouldner hace referencia a la cultura utilitarista, de acuerdo con el análisis de Robert Merton sobre la misma sociedad norteamericana, según el cual “la selección y prosecución de metas son sentidas como ‘asuntos privados’, más o menos protegidos de la crítica y el debate públicos porque se considera al individuo como el mejor juez de sus propios intereses y de aquello a lo que vale la pena aspirar; *laissez faire*, *laissez seulle*. Admitir que cada uno persiga metas por él mismo elegidas supone que ninguna norma común de valores es más importante que el derecho de cada uno a promover sus propios intereses, e implica además una creencia en la armonía fundamental de intereses entre los hombres”. (222) **Gouldner, Alvin W**. *The coming crisis of western sociology*. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 70.

<sup>184</sup> La convivencia entre los poderes públicos y los mecanismos financieros y mercantiles da como resultado la inequidad, termino asociado a la falta de justicia social y por ende a los residentes urbanos cuando dichas prácticas se consideran beneficiosas y hasta necesarias para el progreso de la urbe. Dichas acciones sobre el suelo urbano

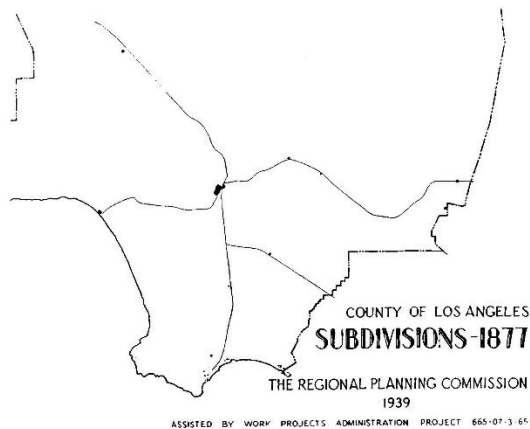


Fig. 142. Ciudad de los Ángeles, crecimiento de 1877.

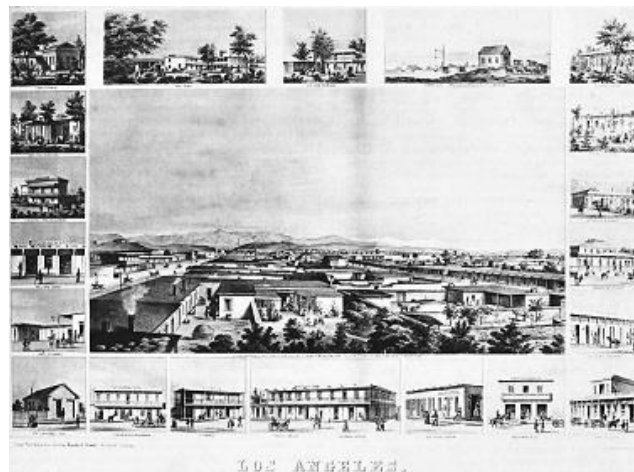


Fig. 143. Vista de Los Ángeles, California, 1857

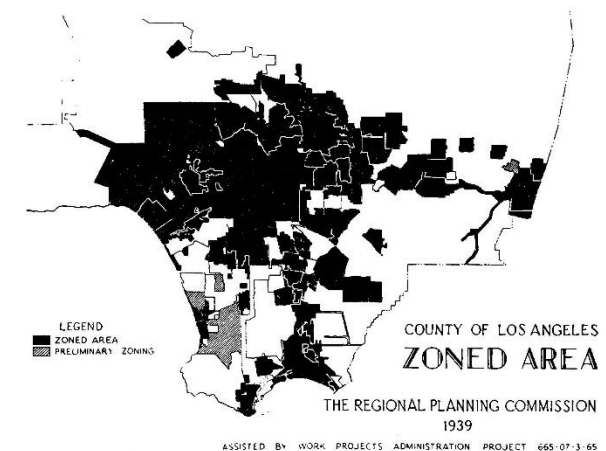


Fig. 144. Ciudad de los Ángeles, crecimiento de 1939.

modo de garantizar soluciones cada vez más expeditas a las necesidades físicas de la ciudad y de sus infraestructuras, las cuales se integran metodológicamente a las nuevas posibilidades otorgadas por la ciencia y la tecnología, convirtiéndose en un requisito indispensable para su aplicación, debido a los mecanismos adoptados para lograr construcciones de oficinas, comercio, infraestructura, bodegaje o inmuebles de vivienda de alta densidad, en la aplicación de un lenguaje exacto de formas y contenidos, siendo así una de las directrices de la ideología de la congestión.

Un ejemplo de este tipo de mentalidad de utilidad y rendimiento se encuentra en el auge de la ciudad de Los Angeles (Fig. 142-144), donde

ha existido un énfasis publicitario, más que cultural, sobre las bondades de la región como sinónimo de bienestar. Para llegar a este punto de referencia de buena fortuna, seguridad y felicidad, se ha pasado por un proceso urbano y arquitectónico diferente al de las demás ciudades estadounidenses. Su principal característica fue adoptar la suburbanización y la descentralización como mecanismos para ocupar el territorio, lo que la favoreció socialmente como destino de inmigrantes propios de los Estados Unidos. A diferencia de la concentración urbana y la densificación de las otras ciudades, clasificadas de malsanas y agobiantes, Los Angeles no impidió que se establecieran sistemas de apropiación masiva del territorio y un crecimiento urbano de grandes proporciones. Fue allí donde se impuso más agresivamente el “boosterismo”<sup>185</sup> que es,

se consideran “democráticas e inalienables”, pues mistifican las acciones de grupos e individuos que se encuentran respaldados por leyes o legislaciones que favorecen estrategias de hiperdensificación, especulación o congestión, tal como lo refiere Paul Johnson en su libro Estados Unidos la historia: “Hay una cuestión económica e histórica que es importante recordar llegados a este punto. Los hombres siempre abusan de la libertad, y los especuladores en cierras del siglo XIX podían ser malvados y rapaces. Pero el Congreso, fiel a sus orígenes, estaba dispuesto a afrontar ese riesgo. Estableció leyes relativas al suelo mediante un estatuto y después –y en consonancia con ellas– permitió el desarrollo de un mercado de la tierra absolutamente libre.” (266) **Johnson**,

**Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 278

<sup>185</sup> El especulador de tierras, o promotor inmobiliario, era una figura típica en los Estados Unidos casi desde su conformación como colonia británica, ya fuera como gestor en la ocupación del territorio o como mediador en la reventa del suelo en las ciudades, ya que este era el sentido económico de las tierras en el Nuevo Mundo y su referencia social más directa, debido a su potencial financiero por los estímulos crecientes al entusiasmo particular y a la extensión dilatada de su geografía. En el texto Culture and Democracy se da una definición de esta forma económica: “junto a estos pioneros testarudos apareció otro tipo de pionero que pronto igualmente entrará a ser uno de los

en este caso, una forma de especulación generalizada, tanto en lo público como en lo privado, mas no es la dependencia de una forma de gobierno local, distorsionada y delictiva, sino que forma parte de la evolución de una serie de herramientas de fomento para el crecimiento urbano, con el fin de estimular los negocios o el aumento de los precios inmobiliarios;

Ya en 1886 se decía que Los Angeles tenía más agentes inmobiliarios per cápita que cualquier otra ciudad en el mundo. Había especuladores y promotores inmobiliarios por todas partes, que trabajaban en estrecho contacto con los funcionarios municipales (principalmente, los agentes y promotores inmobiliarios mismos) y la prensa local (*Los Angeles Times* se estableció en 1881) para publicitar y vender las atracciones regionales a todo el país. Ese “sinsentido cívico” creció enormemente en el periodo posterior a 1871 y alcanzó su punto de máxima expansión en la década de 1880, estimulado por la extraordinaria popularidad nacional del idilio romántico de Helen Hunt Jackson, *Ramona*, publicado en 1884; y por los exitosos esfuerzos publicitarios de Charles Fletcher Lurnnis, que se propuso convertir a Los Angeles en el nuevo Edén para los norteamericanos blancos, protestantes y de clase media en busca de hogar. Incluso cuando el auge comenzó a decrecer hacia 1890, ya se había creado una mitología urbana de grandes proporciones. Ésta entró de forma tan exitosa en el imaginario cultural nacional, que Los Angeles, más que ningún

---

personajes representativos de América. Él aparece muy temprano en el Medio Oeste, el pequeño comerciante, como comisionista, vendedor ambulante, o posadero, era bastante familiar en los lugares más antiguos de América, pero el nuevo empresario del medio oeste fue un promotor, un vendedor de “futuros”. Aparece por primera vez como un especulador de tierras. Estos ‘Boomers’, más adelante llamados ‘Boosters’, acechan a través de presupuestos o balances económicos a los pioneros con las ventajas de la vida en la frontera. Mucho de ellos están contemplados en las letras americanas, como tipos autóctonos o personajes literarios de Mark Twain, George Ade, y Sinclair Lewis”. (193) **Duncan, Hugh Dalziel**. *Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan*. Totowa, N.J. : Bedminster Press, 1965. Pág. 4

otro lugar real o imaginario, seguiría caracterizando el sueño norteamericano durante los siguientes cien años<sup>186</sup>.

Este carácter transitorio, breve en la conciencia de sus habitantes, ligado a lo atractivo, lo publicitario y lo idílico desde las edificaciones a las estructuras en general, es solo una excusa de inversión rápida, una promesa de que algo mejor vendrá más adelante, el cual es producto de una mentalidad utilitarista y racional, ausente de espíritu, de historia o algún elemento que condicione alguna pertenencia, y que esgrime las mismas razones y condiciones por las que se encontraba emplazada y construida la ciudad estadounidense. En estos escenarios saturados de construcciones densas, se incluye una especialización y una determinación de funciones en la aplicación de un valor económico al terreno y sus potenciales ganancias. De la misma manera, en esta búsqueda de nuevos procedimientos técnicos y científicos se involucran tangencialmente los contenidos estéticos, en tanto que se asumen nuevos significados intercambiables, lo cual es propio de una evolución y de una perfección de esa *middle-class*<sup>187</sup> urbana y radical que aumenta en cuanto a población a medida que crece la metrópoli, convirtiéndose en la aristocracia de la misma ciudad.

La diferencia entre la ciudad histórica, dominada por una estructura piramidal de clases, y la ciudad industrial, son los perfeccionamientos que se realizan en esta a manos de las clases medias, pues se encuentran repentinamente libres para decidir qué tipo de ciudad desean. Para tal

<sup>186</sup> (232) **Soja, Edward W.** *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. [trad.] Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid : : Traficantes de Sueños, 2000, 2008. Pág. 188

<sup>187</sup> “En Estados Unidos, según Parsons, no rige un sistema de clases fijo e inequívoco; hay muy poco desarrollo de una clase superior hereditaria y ninguna jerarquía definida de prestigio; hay considerable movilidad intergrupal y mucha tolerancia respecto, de los diversos medios para lograr el éxito. Como resultado del sistema impositivo norteamericano y de la separación entre administración y propiedad, no existe en ese país ninguna élite cuya posición se transmita mediante vínculos familiares. La élite norteamericana es abierta y cambiante.” (222) **Gouldner, Alvin Ward**. *The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology*. [trad.] Néstor A Míguez. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1978. Pág. 267

fin, es necesario precipitar los procesos que modifican y sustituyen las estructuras edilicias por otras de conveniencia que faciliten los usos y las representaciones del nuevo poder, esto como parte de la necesidad de corregir los mecanismos que se han utilizado para la ordenación jerarquizada del suelo urbano. Es así que se utiliza la congestión como ideología mediante la multiplicación de los solares por extensión o subdivisión, aumentando la infraestructura de servicios públicos y dando la prioridad a los sistemas de transporte para la aplicación práctica de la recién conformada experiencia técnica. Así mismo sucede con la extensión del consumo en todos los frentes, la expresión del cambio de la autoridad civil que va unida al pensamiento democrático, pragmático y empresarial orientado a los intereses de la hacienda urbana. No existe, entonces, otro interés que oriente y revalúe estas disposiciones que el asumido con la nueva mentalidad colectiva para facilitar el flujo de capitales, de democratizar la propiedad inmobiliaria, marcando decisivamente el desarrollo urbano de la ciudad norteamericana.

El rápido proceso urbano de la ciudad industrializada norteamericana, con el aumento sostenido de la población<sup>188</sup> que se sirve de los instrumentos otorgados por la congestión en el ordenamiento urbano, mediante la tipificación de las clases sociales y del valor que adquiriría el

terreno a medida que se iba dando el uso intensivo de las áreas urbanas generado por esas mismas condiciones aceleradas de progreso social, lleva a la búsqueda forzada de una identidad cultural. En este caso particular, primero de una cultura arquitectónica y mucho después de un refinamiento urbanístico, pues se trata de la búsqueda de un estilo propio o una previa identificación con los valores que están disponibles, mediante grandes edificaciones de carácter especulativo en las ciudades, o en la búsqueda de formas compactas que sepan aprovechar los recursos técnicos, formales o estéticos adecuados, un nacionalismo que es otorgado por los contenidos de un pensamiento más político que cultural, que se añaden como un plusvalor a la metrópoli en su constante avance y perfeccionamiento.

Así, el fervor urbano estadounidense se crea por el desarrollo de una economía acelerada, por lo general sin controles, y por la dimensión histórica que ha adquirido una población urbana heterogénea. De igual forma, hay unas condiciones críticas, como consecuencia de unas disminuidas condiciones de habitabilidad, que se convirtieron en parte de la naturaleza negativa de la ciudad<sup>189</sup> y que condenan su progreso repentino. Estas contradicciones, entre la prosperidad y la crisis del medio urbano, son uno de los instrumentos de la congestión, debido a que,

<sup>188</sup> La población es un factor determinante en la congestión, no solo por el aumento de los procesos constructivos y demográficos, sino también porque esto conlleva a fenómenos de ocupación y de intervención de carácter particular y colectivo que es resuelto mediante metodologías específicas, ya que solo se logran resultados adecuados al cambio de actividad en las ciudades por el uso de técnicas y por factores económicos al interior de procesos socioculturales inherentes a su propia transformación, al entendimiento y a la valoración del lugar donde transcurren los sucesos. Así, la posesión del territorio, en Estados Unidos, se debe al cambio de mentalidad en la actividad económica y al volumen de residentes que hacen posible esta transformación, de unos procedimientos agrarios a unos métodos industriales en las ciudades norteamericanas en muy corto tiempo. “En la época colonial los EE.UU. era un país rural: aparte de viviendas nativas, los asentamientos eran pequeños y dispersos. Esta era una economía agraria de subsistencia, aunque los primeros asentamientos se encontraban en la naturaleza de los pueblos, estos eran muy pequeños y, como la agricultura se desarrolló, el crecimiento de la población rural pronto superó a la de las ciudades. En 1690, la población urbana estaba compuesta por alrededor de una décima parte del total; un siglo después, la diferencia entre el campo y la ciudad se había reducido a la mitad, siendo

lo ‘urbano’ con sólo veinticuatro localidades (definido generosamente por tener poblaciones de más de 2.500 habitantes). No fue sino hasta 1830 que la población urbana alcanza el nivel de lo rural de 1690 - después de lo cual el crecimiento fue fenomenal. Antes de 1860, había un centenar de ciudades con poblaciones de más de 10.000, de los cuales ocho superaron los 100.000 habitantes. La segunda mitad del siglo XIX fue testigo de una aceleración del crecimiento urbano, y para 1910 el número de 100.000 residentes en las ciudades había aumentado a cincuenta. Boston aumentó en población de 43.000 en 1820 a 251.000 en 1870, y 748.000 en 1920. Las cifras comparables para Filadelfia eran 64.000, 674.000 y 1,8 millones, mientras que Nueva York encabezó la liga con 137 mil en 1820, 1.5 millones en 1870, y 5,6 millones en 1920”. (282) **Cullingworth, J B.** Planning in the USA : policies, issues, and processes. London ; New York : Routledge, 1997. Pág. 22

<sup>189</sup> “Este miedo se percibía claramente, casi obsesivamente, en el Nueva York de los años 1890. Allí la preocupación típicamente jeffersoniana, que consideraba que la ciudad era ‘pestilente para la moral, la salud y las libertades de los ciudadanos’ y un cáncer o tumor en el cuerpo social y político, creció con la industrialización y la inmigración.” (288). **Hall, Peter Geoffrey.** Cities of tomorrow : an intellectual history of





Fig. 145. Chicago Tribune. Anuncio sobre las suscripciones que realiza el periódico, 1870.

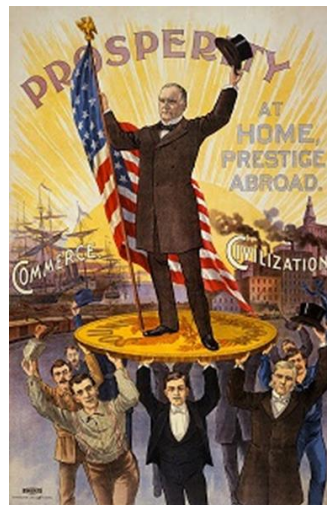


Fig. 146. Cartel publicitario para la elección de McKinley presidente, en el que se promete prosperidad, comercio y civilización, 1900.



Fig. 147. Joseph Pulitzer anuncia la terminación de la campaña del World para reunir cien mil dólares destinados a la construcción de un pedestal de la estatua de la Libertad.

siendo un instrumento eficaz de la aglomeración urbana, su inversión económica y política para dar solución a la densidad poblacional y a la escasez de espacio genera aún más congestión por los procedimientos utilizados. De esta manera, la concentración de espacios y actividades es una expresión directa del cambio urbano y arquitectónico, pero sin reflexión y sin un contenido proyectual a mediano o largo plazo, ya que se sustenta en la eficiencia científica y económica, que necesita ser apoyada por la fuerza de la información en los medios escritos, la publi-

dad, los textos de los reformadores y en una imagen intensiva de confianza y prestigio, como parte de la recreación del mito del *sueño americano*.

Así se forma un emergente nacionalismo, apoyado por la prensa y por diversas publicaciones que tuvieron un amplio seguimiento y un protagonismo de gran intensidad en la vida diaria en todos los estratos de la población<sup>190</sup>. Se dio, entonces, una influencia de la exaltación del patriotismo y de una renombrada democratización del conocimiento, debido, en parte, a que era un fenómeno nacional, en el que los sistemas

urban planning and design in the twentieth century. [trad.] Consol Freixa. Barcelona : Ediciones del Serbal, 1988, 1996. Pág. 43

<sup>190</sup> La prensa y el periodismo de Estados Unidos han ejercido una fuerte influencia sobre todos los aspectos que hacen referencia a su existencia como nación y como testimonio del comportamiento social a lo largo de su historia, desde el periodo colonial en su transformación hacia un periodismo partidista, para después evolucionar a un periodismo de crónicas de venta masiva. Ambas tendencias se han conservado, ya que la gran afluencia de inmigrantes, la apertura de negocios y la denuncia del poder arbitrario han recurrido a la prensa, ya que es allí donde se esgrimen intereses políticos y económicos antes que los sociales. Entre 1801 y 1829, se fundaron más de 1.000 de

estas publicaciones diarias. De setenta y cinco publicaciones, en 1801, se pasó a varios cientos a lo largo del siglo XIX. Así, la influencia de los periódicos en la vida diaria estadounidense es más que notable y presenta una referencia directa a las acciones urbanas y refleja los procesos socioculturales que movilizaron a la población en las ciudades. Un ejemplo de este proceso lo encontramos en el texto Periodismo en los Estados Unidos, de Edwin Emery, donde se hace alusión a los literatos británicos que plasmaron sus impresiones de vivir en Estados Unidos y del contacto con sus gentes, uno era Basil Hall, explorador y militar británico que escribió Viajes por América del Norte en 1827-1828; Frances Trollope conocida literaria inglesa que vivió en Estados Unidos entre 1827 a 1832, a la que se le deben libros de crítica social como Domestic

liberales económicos y sociales sentaron tempranamente la base de una difusión de ideas y programas. (Fig.145-147).

Hacia 1840, había hecho su aparición en las calles el periódico de un penique, y periódicos rivales habían dado comienzo a su aguda competencia por la obtención de noticias, y las grandes masas norteamericanas, desde el obrero no especializado hasta el poderoso capitalista, se convirtieron en esclavos de los diarios<sup>191</sup>.

A partir de estos antecedentes, se desarrolla una serie de estrategias y contenidos para utilizar el impulso industrial y manufacturero de la gran ciudad, con el fin de controlar e incorporar de forma adecuada más población urbana. La congestión fue la que permitió que encajaran especialmente la comunidad y las estructuras, mediante prácticas de saturación del predio, con la aplicación de sistemas constructivos y diseños

---

Manners of the Americans y The Refugee in America; Harriet Martineau escritora comprometida con el abolicionismo; y Charles Dickens, con Notas de viaje americanas. Estos escritores advierten sobre el carácter provinciano de la nación, la extensión de su territorio, el egoísmo social y su filosofía popular sobre el anhelo de progreso. “Basil Hall y la señora Frances Trollope expresaron un desdén devastador por la cultura y el materialismo norteamericanos. Otros, como Harriet Martineau, avezada periodista de corazón comprensivo, vieron a través del barniz norteamericano. En una situación intermedia se hallaban reporteros tales como Charles Dickens, quienes generalmente se mostraban severos, pero razonablemente exactos. A casi todos ellos les asombraba el provincialismo norteamericano, pero no tomaban en cuenta que los norteamericanos se hallaban muy ocupados tratando de forjar una nación, teniendo como material vastas extensiones vírgenes. Esta preocupación absoluta en el desarrollo de nuestros propios recursos había dado por resultado un fuerte nacionalismo que molestaba al observador extranjero. Anteriormente, los visitantes habían limitado sus observaciones al más refinado Este, pero los reporteros europeos de las décadas de 1820 y 1830 se interesaban más en las regiones del Oeste. Les repugnaba la fanfarronería, la presunción, la actitud de superioridad y la ignorancia grosera del tipo del norteamericano que estaba a punto de asumir el control del gobierno. Casi todos esos observadores volvían a su país sintiendo gran desdén por el concepto norteamericano de gobierno popular.” (269) **Emery, Edwin.** The Press and America. [trad.] José Silva. México : F. Trillas, 1954, 1966. Pág.192-193

<sup>191</sup> (275) **Faulkner, Harold Underwood.** American Economic History. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 337

generales de grandes dimensiones. Así mismo, estos procedimientos se hicieron públicos, en tanto que la vivienda, su elaboración y los contenidos urbanos fueron de dominio general, gracias a los promotores inmobiliarios, los arquitectos y el gobierno, pues estos impulsaban la compra, la venta y la promoción de los predios, tanto al interior de los Estados Unidos como en los países del exterior mediante publicidad en diarios de amplia circulación, cartas de los que ya estaban establecidos, guías de viaje, empresas navieras, etc.<sup>192</sup>

De esta manera, se crearon modelos constructivos prácticos, tanto para la elaboración como para el montaje de viviendas o cobertizos, comprobados y adecuados a las circunstancias del cambio acelerado en las ciudades y a la transitoriedad de sus actividades. Tal es el caso del sistema denominado *balloon frame*<sup>193</sup>, adoptado a principios del siglo XIX, que era el más conocido y consistía en un método simple de ensamblaje de

<sup>192</sup> Los agricultores europeos eran las personas más interesadas en emigrar a América, aunque esto no excluía a los ciudadanos, en Estados Unidos se necesitaban más individuos de campo antes que otro tipo de personas, para tal efecto se instituyó, en algunos estados, una amplia publicidad que exaltaba los valores de la naturaleza virgen por explotar y de la nación. Esta situación se revertió cuando se empezó a expulsar a los habitantes de las granjas debido a las crisis del sector productivo y financiero que afectó el campo, como también al cambiar la importancia de las labores agrícolas por las urbanas. Sin embargo, a lo largo del siglo XIX y parte del siglo XX, se continuó promocionando intensivamente la inmigración a Norteamérica. “Los propietarios de los barcos que llevaban a los emigrantes a través del Atlántico, eran verdaderos promotores de la emigración. Inundaban el país que visitaban con prospectos, donde se describían las delicias del Nuevo Mundo y los inconvenientes del Viejo, hacían circular folletos e insertaban anuncios en la prensa, y sus agentes hablaban en todas partes de una prosperidad dorada y de una vida fácil. Eran los “terranovenses” del siglo XIX. Los especuladores de grandes extensiones de tierras, servían en la misma propaganda.” (274) **Kirkland, Edward C.** Historia económica de Estados Unidos. [trad.] Eugenio Imaz. 2. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948. Pág. 147

<sup>193</sup> Este sistema se encuentra referenciado ampliamente tanto en los libros de arquitectura, construcción, como de historia de los Estados Unidos, ya que representa la solución espacial de manufactura rápida ante la necesidad de estructuras simples tal como lo refiere su nombre de “estructura global” o “marco general”, realizada para actividades mixtas de vivienda y bodega mediante el uso de técnicas tradicionales que ya conocían los inmigrantes europeos y que hacían parte de las construcciones tradicionales provenientes del medioevo y refinado como un sistema universal en los siglos

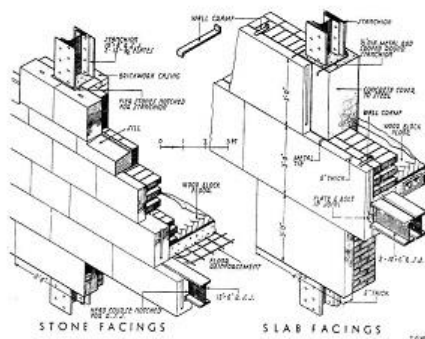


Fig. 148. Muros elaborados con baldosas huecas de barro cocido, en muros de ladrillo y vigas de hierro.

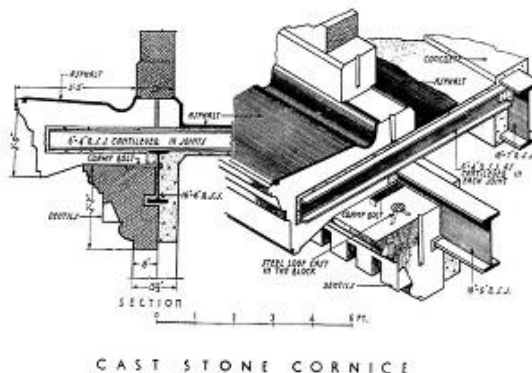


Fig. 149. Fundición de la cornisa de piedra mediante cemento y soportes de acero.

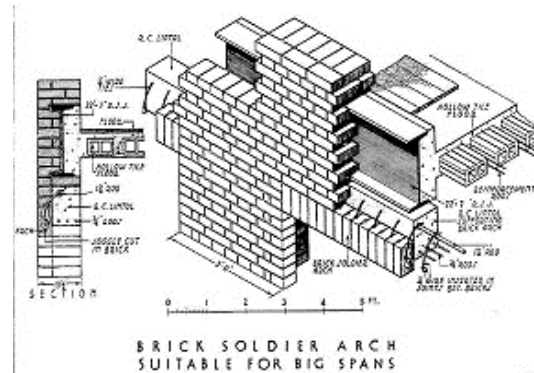


Fig. 150. Superficie de ladrillo ininterrumpida soldada a la estructura metálica para grandes luces

carpintería en madera, ensamblar pequeñas vigas y tablas mediante procesos industrializados y estandarizados. El *balloon frame* fue posible gracias al impulso de la pequeña manufactura siderúrgica, con sus clavos, tornillos y herrajes, que dio un gran avance a los sistemas constructivos. De esta forma, este sistema resultó ser el más acogido entre los pioneros y los colonos, por ser más sencillo y económico que otros, así como a su lógica de caducidad. Este método fue utilizado en las etapas iniciales del levantamiento de pueblos y ciudades del Medio Oeste, en los suburbios y en el campo, incluso, aún hoy se utiliza como modelo constructivo.

posteriores. “[...]había nacido una edificación residencial, partícipe de necesidades diferentes que, aunque en la extrema heterogeneidad de las situaciones y con diversos grados de pionerismo, presentaba características ampliamente extendidas, a causa de necesidades y disponibilidades comunes a gran parte del territorio urbanizado. Se trataba de una habitación estribada en la residencia unifamiliar, con una tipología del alojamiento uniformada por una casuística restringida y una técnica constructiva basada en el empleo total de la carpintería de madera.” (289) **Petrignani, Achille**. *Tecnologie dell'architettura*. [trad.] Buenaventura Bassegoda Musté. Barcelona : Gustavo Gili, 1969, 1970. Pág. 473

<sup>194</sup> (290) **Yeomans, David T**. *Construction since 1900 : materials*. London : BT Batsford Ltd, 1997. Pág. 50

<sup>195</sup> La iniciativa particular por parte de personas naturales, las presiones del mercado y las necesidades técnicas que sirvieran para mejorar las condiciones existentes forzaron a James Bogardus a replantear las estructuras de hierro fundido y proponer nuevos

Posteriormente, se implementaron otros intermedios edificatorios, como parte de una elaborada técnica que evolucionó a la par del desarrollo industrial, empleando tanto materiales nuevos como los ya tradicionales, ya fueran solos o en combinación, como los muros de piedra —natural y artificial—, los ladrillos de arena-cal macizos o perforados, los bloques y ladrillos de hormigón y la mampostería estructural (Fig.148-150). De igual forma, se hizo uso extensivo de los revestimientos de terracota y loza<sup>194</sup>, el empleo de particiones o divisiones en cal, yeso y cemento o cartón de yeso. Después, vendrían los pisos de acero y hormigón en edificaciones de hierro fundido y, luego, de acero laminado, ambos materiales resistentes al fuego<sup>195</sup>. A principios del siglo

sistemas estructurales que ejercieron gran influencia, durante las décadas posteriores, en el afianzamiento de dicho sistema para la construcción de edificaciones en altura. “Los mercados habían sido siempre edificios de una sola planta, pero esta limitación quedó superada cuando James Bogardus construyó su fundición en la ciudad de Nueva York en 1848-1849. Un escrito sobre este edificio lo describe con vigas de madera para los suelos, pero por lo demás el sistema estructural consistía enteramente en hierro, incluidas las paredes, reducidas a superficies de vidrio encuadradas por las columnas y viguetas adyacentes. El armazón descrito en la patente de Bogardus de 1850 era totalmente de hierro, con los suelos constituidos por planchas de hierro. La influencia de Bogardus como constructor era tan grande que, en 1860, los edificios comerciales con estructuras interiores metálicas y fachadas de hierro se contaban por centenares al este de Estados Unidos. La gran ventaja de esta técnica era la facilidad y la economía con las que los elementos de hierro podían ser fundidos, montados y remachados, pero había también ciertos defectos, en especial la vulnerabilidad del hierro expuesto al



XX, se amplió el abanico de posibilidades, se construyeron edificios con estructura de hormigón armado, y con la especialización de armado que se había heredado de las estructuras tradicionales de la *balloon frame*.

De esta manera, la albañilería reforzada de las grandes infraestructuras y de los enormes edificios, en los que se utilizaba una estructura en hierro fundido recubierto de ladrillos de arena-cal o piedra y revestido de cal o terracota vidriada, suscitó movimientos a favor o en contra<sup>196</sup>. Los artículos de Henry Hudson Holly en *Modern dwellings: Their construction, decoration, and furniture de 187*, son de las primeras referencias escritas sobre la necesidad de la búsqueda de una arquitectura y un estilo propio en la arquitectura de los Estados Unidos, en tanto que no hubiera necesidad de imitar ni falsear la abundancia de materiales presentes en su territorio, ocultándolos bajo revestimientos que encubren la forma con estilos foráneos.

En estos escritos de corte periodístico, se abordaban temas relacionados con el diseño americano y también había críticas y ensayos sobre los

estilos vigentes y su utilización, así como reflexiones sobre la importancia sin sentido de dichas categorías estéticas foráneas. Estas deliberaciones se consignaron en escritos teóricos previos, que serían de gran utilidad para otros arquitectos a medida que aumentaba el volumen constructivo y el tamaño de las ciudades, en tanto que se exigía una arquitectura acorde con el desarrollo de la nación. Estos textos aparecían publicados usualmente en la revista mensual *Harper & Brothers y Scribner* (Fig.151-153), la cual hacía hincapié en una adaptabilidad al sistema conceptual y constructivo que se estaba creando y que bien podía denominarse como un *modelo de intervención en las ciudades* y reconocerse como un conjunto de valores, una dirección de la vida cotidiana, que se estaban creando. Se criticaba la inmediatez cultural de lo que se hacía en arquitectura sin un trasfondo evaluativo;

De esta manera, estamos, sin duda, construyendo una arquitectura propia, aprovechando, como lo han hecho otros creadores de estilos, en los primeros y lejanos países de la antigüedad. Nuestros materiales, el clima y los hábitos difieren bastante de las de Europa para exigir un cambio distintivo en su uso y disposición. Por ejemplo, en

---

fuego, la inadecuada rigidez de las uniones no ensambladas y sólo remachadas, y la escasa resistencia del metal a la tensión”. (291). **Kranzberg, Melvin, Pursell, Carroll W y (eds.)**. Technology in Western civilization. The emergency of modern industrial society earliest times to 1900. [trad.] Esteve Rimbau i Saurí. Barcelona : Gustavo Gili, 1967, 1981. Pág. 419

<sup>196</sup> Existían, en el mercado inmobiliario de Estados Unidos del siglo XIX, tres sistemas para la elaboración de un edificio de varias plantas mediante el uso de la estructura en hierro. Estos métodos son importantes porque reflejan el avance de la técnica y la especulación inmobiliaria, con respecto a la capacidad del predio de “soportar” el mayor número de pisos por medio de una estructura adecuada. Procedimientos que fueron evolucionando hasta alcanzar grandes alturas, siendo un recurso técnico-cultural propio de los Estados Unidos, pero que también despertó la discusión sobre la necesidad de un “estilo propio”, pues estaban dadas las condiciones de una particular voluntad constructiva y creativa.

Tales sistemas se encuentran referidos de la siguiente manera: “1- Un edificio con paredes exteriores de mampostería portante con una estructura interna de hierro o acero en los que se apoyan las plantas, esencialmente es la forma utilizada en las fábricas y almacenes del siglo XIX. Esta forma había cambiado poco, excepto que el hierro forjado y el acero estaban siendo utilizados en lugar de vigas de hierro fundido.

2- Un edificio con secciones de la estructura metálica en la pared exterior, que fueron diseñados para llevar los pisos, pero en el que el propio muro es autoportante. Mientras que la pared exterior de mampostería puede haber sido diseñada por razones arquitectónicas, o para cumplir con las regulaciones, donde necesariamente esta no estaba como soporte de carga. Siendo un medio económico para poner un marco de acero y luego revestirlo en mampostería, pero, a sí mismo, este tenía que ser lo suficientemente sustancial como para llevar su propio peso. Por otra parte, las diferentes estimaciones de la expansión térmica de la mampostería y el acero resultarían con movimientos diferenciales entre los dos. Por lo tanto, era ventajoso para el muro ser soportado por el bastidor.

3- Un edificio con armazón metálica, con una pared de mampostería externa, pero donde la carga de esa pared reposa en el marco de la estructura completa, un verdadero edificio con estructura de acero porque la mampostería no es autoportante. [...] De hecho, lo que ahora se reconoce como el primera edificio en estructura de acero en Chicago, el Home Insurance (1884-5) de William Le Baron Jenny, se creía hasta su demolición en la década de 1930 que se había construido con muros autoportantes.” (290), **Yeomans, David T**. Construction since 1900 : materials. London : BT Batsford Ltd, 1997. Pág. 81



Fig. 151. Publicación Harper, revista de la civilización, número influenciado por Charles Dickens. 1860

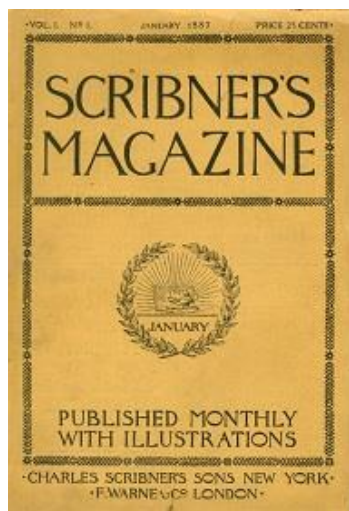


Fig. 152. Primera edición de la revista Scribner, editada por Edward L. Burlingame 1887.



Fig. 153. Mc Clure's Magazine con la segunda entrega de los artículos escritos por Lincoln Steffens sobre "la vergüenza de las ciudades"

los países europeos, la madera es un material de construcción valioso, es raro y caro, mientras que en la mayoría de los parajes de nuestra propia nación es muy abundante. Pero en lugar de utilizarla de acuerdo con su naturaleza y capacidades, hemos estúpidamente empleado la copia [...] <sup>197</sup>.

Este ejemplo del acercamiento a las cualidades materiales, a la decantación cultural de la experiencia y a la necesidad de evitar lo antiguo por tratarse de una mala copia elaborada en otros países antecede en apreciación a las expresadas y conocidas por Frank Ll. Wright <sup>198</sup>, que no

eran las únicas, pues había un movimiento nacional impulsado por la prensa, debido al abandono y la evasión de una palpable realidad urbana, de la crisis y la congestión de la metrópoli. Estas *malformaciones* de la ciudad tuvieron una amplia difusión desde el *movimiento pintoresco* (Fig.154-156), creado en Inglaterra y adoptado en Estados Unidos como un movimiento estético fundamentado en la observación, las emociones y la imaginación; "un culto al genuino vestigio del pasado, símbolo de la transitoriedad y de la permanencia, de la caída de los imperios y la supervivencia del arte" <sup>199</sup>. Así fue que estas opciones estéticas tuvieron una gran difusión entre la población <sup>200</sup>, pues formaba parte de la

<sup>197</sup> (292) Modern Dwellings: Their Construction, Decoration, and Furniture. **Holly, Henry Hudson**. 52, New York : Harper's New Monthly Magazine, December 1875 - May 1876. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina**. Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 44-45.

<sup>198</sup> "Mientras tanto, estos jóvenes Estados Unidos de América están envejeciendo a ritmo trágico. Pero, desgraciadamente para las nuevas iniciativas arquitectónicas que están intentando emerger como naturales y nativas, somos demasiado viejos, debido a que todos esos arquitectos pseudo-clásicos a quienes hemos tenido que copiar, nunca fueron en el modelo original más que una especie de escultura antigua." (220) **Wright**,

**Frank Lloyd**. An autobiography. [trad.] José Avendaño. 2. Madrid : El Croquis Editorial, 1932, 2004. Pág. 391

<sup>199</sup> (246) **Honour, Hugh**. Romanticism. [trad.] Remigio Gómez Díaz. 8. Madrid : Alianza Editorial, 1979, 1981. Pág. 159

<sup>200</sup> Durante el romanticismo, la literatura es un sucedáneo de la pintura, tal como lo atestiguan las vidas y obras paralelas de numerosos autores literarios y pintores que fueron muy populares debido a su intensidad artística, y que gracias a las publicaciones literarias y a las exposiciones pictóricas se convirtieron en referencias públicas muy difundidas en un amplio sentido porque eran originales, diferentes y dramáticas en sus expresiones, tal como lo eran las ilustraciones de John Quidor y los relatos de Washington Irving.

moda de la pintura inglesa, ya que representaban la apropiación de culturas milenarias, tanto a partir de su restauración social ligada a un ideal político de libertad como, de manera contradictoria, de las aspiraciones populares de dominio imperial.

Entre el público en general el culto de lo pintoresco y lo sublime era cada día más popular. En las paredes de las salas de exposiciones de toda Europa y de Estados Unidos se agolpaban las vistas de castillos derruidos y quintas campestres, de montarlas alpinas y cataratas. Fueron reproducidas por millones gracias al nuevo proceso de grabado al acero e impresas hasta en las vajillas de loza barata<sup>201</sup>.

De igual manera, la orientación expresiva y extravagante del arte y la arquitectura forman parte del romanticismo<sup>202</sup>, lo cual se refleja en el exotismo de la ruina y en el gusto neoclásico, promovido principalmente

<sup>201</sup> (246). **Honour, Hugh**. Romanticism. [trad.] Remigio Gómez Díaz. 8. Madrid : Alianza Editorial, 1979, 1981. Pág. 115

<sup>202</sup> El termino es de por sí muy complejo, porque se nutre de conceptos y de actitudes culturales del pasado y de interpretaciones de un presente ligado a las manifestaciones literarias y artísticas, donde prevalece un espíritu revolucionario que mide la capacidad creativa del individuo en calidad y libertad. Pero existen diferencias notables entre el romanticismo de Europa y el de Norteamérica, ya que, en el primero, predomina una postura ideológica hacia su enfrentamiento con la sociedad mediante el acercamiento a la naturaleza, como también su rechazo a las crisis laborales y culturales por culpa de la industria, que menoscaban la estructura social y su entramado de actividades. Así mismo, se asume de manera compleja la herencia de la cultura ancestral, en la que la religión y la literatura impactan significativamente las formas artísticas propuestas que serán en parte negadas por la modernidad. En cambio, la visión romántica en Estados Unidos es una visión utópica que depende de la naturaleza como paliativo ante la destrucción sistemática del entorno por la depredación económica, y que esta postura es, ante todo, de índole filosófica hacia la reforma ética y moral de una colectividad sin tradiciones que busca una referencia estética y un modo de vida renovado, tal como lo expresa Hélène Trocme en su texto *Les américains et leur architecture*, que narra la forma particular que adquirió el romanticismo en Estados Unidos. “Hombres de iglesia y filósofos pregonan el compromiso de los cristianos en servicio de los pobres, y afirman que las ciudades deben ser salvadas pues son ‘dos frutos naturales de la Democracia’. La meta de estos reformadores es, pues, crear instituciones públicas susceptibles de ofrecer a todos, ricos y pobres, posibilidades de esparcimiento, de distracción y de instrucción: parques, terrenos de juego, museos, bibliotecas. Por otra parte, el romanticismo con su cortejo de ideales procedentes de Europa no perdona a

en Inglaterra como una tendencia social y cultural, desde William Turner a John Ruskin, quienes lo impulsaron decididamente como una subordinación a lo primigenio, a lo antiguo, a una implicada sensibilidad idealista. Lo cual surge como respuesta al cambio estructural de los contenidos estéticos que exigía el cambio de época, debido a la aguda realidad colectiva en las urbes de la segunda mitad del siglo XIX, la cual se identifica con las crisis permanentes del individuo y el arte, producto del abandono de la existencia racional por un idealismo independiente, así como por el rechazo a un mundo que dejaba atrás los viejos planteamientos de los objetos sensibles, en la víspera de ser dominado por la técnica y la ciencia.

Esta concepción resignada del caos en las ciudades, entre el idealismo y el romanticismo<sup>203</sup>, forma parte de un movimiento revolucionario, una

los Estados Unidos, e incluso a veces adopta un estilo americano original. En cualquier caso facilita sin duda alguna la penetración de las ideas británicas sobre los jardines pintorescos, las formas medievales en arquitectura y el amor a la Naturaleza. El movimiento en favor de los parques públicos está vinculado a ese doble origen: reformismo social y romanticismo”. (294) **Trocme, Hélène**. *Les Américains et leur architecture*. [trad.] Pilar Calvo. Madrid : Ediciones Cátedra, 1981, 1983. Pág. 96-97

<sup>203</sup> Es resignada porque la visión del mundo a principios del siglo XIX era razón e ilustración, para después pasar a ser en un corto tiempo naturaleza y romanticismo, donde el ambiente y el carácter del ser social oscila por la necesidad de interpretar su tiempo y su época, a buscar argumentos y medios de existencia originales ya sea por interpretación u oposición, ya que un periodo histórico del arte en general siempre le debe algo a otro periodo posterior y así sucesivamente. En este caso, los fundamentos del romanticismo provienen de pensadores ilustrados como Rousseau, con su buen salvaje en la naturaleza virgen, o el clasicismo, sus representaciones y visualizaciones por el romanticismo que son revivales del siglo de las luces y estos del renacimiento. Este tipo de actitud se repite en la nación norteamericana y la influencia de lo foráneo en la sociedad de su tiempo, donde otros países y sus culturas se convierten en temas recurrentes en la literatura, la pintura o la arquitectura en la búsqueda de formas adecuadas a su identidad. “[...] se había sentado las bases de una nueva actitud hacia la naturaleza entre los europeos. En lugar de la tradicional desconfianza en ella como el hábitat de las fuerzas hostiles y malignas, comenzaron a pensar en ella como benigna, la fuente de espiritual, así como el alimento material. Goethe fue el poeta de estos nuevos puntos de vista del paisaje, Constable y Corot sus pintores. Y, tomando literalmente los preceptos del poeta y pintor que la naturaleza sin adornos era el paradigma de la belleza, una sucesión de jardineros ingleses, de Humphry Repton a Joseph Paxton





Fig. 154. La Capilla Mayor y el Cruce de la abadía de Tintern. Mirando hacia la ventana del Este por J M W Turner, 1794.

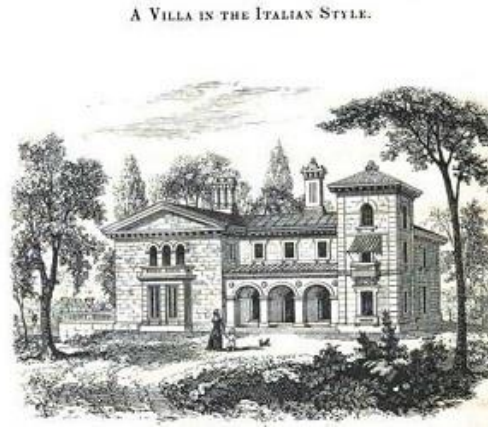


Fig. 155. Ejemplo de villa estilo italiano en el libro Residences Cottage, de Andrew Jackson Downing, 1842.



Fig. 156. Una residencia suburbana en piedra, madera, yeso y ladrillo, construida alrededor de 1888, en el estilo Reina Ana.

actitud altruista de gestionar la urbe hacia una corrección moral, a causa de los males heredados de la industrialización acelerada, pues se le otorgó un carácter instrumental-profético a la innovación y a la planificación de las ciudades, debido al uso inmoral que se le estaba dando al territorio rural y urbano. Así, para preservar y proteger las tierras aún disponibles y sus recursos, debido a la explotación indiscriminada de los mismos y a la alteración del horizonte natural y artificial, se dan

nuevos enfoques políticos en los estatutos municipales y nuevas condiciones ideológicas en el modo de utilizar el contexto progresista de las ciudades. Tal es el caso del trascendentalismo y su rechazo a la sociedad de su época, así como una mirada hacia la tradición Jeffersoniana, entre el trabajo y la utopía, basada en acciones de reforma a partir de formas particulares de intervención, de las cuales resultan propuestas como la City Beautiful, el Park Movement, el Conservation Movement<sup>204</sup> etc.

estaban muy ocupados en el trabajo destrozando jardines formales renacentistas y reemplazarlos con diseños naturalistas. El proceso se repitió en este lado del Atlántico, lo que permite el desfase habitual de tres o cuatro décadas. Las novelas de Fenimore Cooper dieron a los estadounidenses una versión local del buen salvaje en su naturaleza intacta. La escuela pictórica del río Hudson dio la imagen de este nuevo paisaje y Dickens la lógica victoriana perfecta, cuando vio por primera vez las Cataratas del Niágara en 1842". (295). **Fitch, James Marston.** American building. 1, The historical forces that shaped it. Boston : Houghton Mifflin ; Cambridge : Riverside press, 1947, 1966. Pág. 104

<sup>204</sup> En el texto Ciudades en evolución de Patrick Geddes, de 1910, existe un apoyo absoluto hacia las intervenciones realizadas en las ciudades utilitarias e industrializadas del contexto norteamericano, a partir de que la City Beautiful es la solución a la congestión y es, al mismo tiempo, la búsqueda compartida del orden y la tradición urbana y de sus recursos estéticos y compositivos. Así mismo, es significativo que la solución de la ciudad estadounidense sea la evaluación de modelos foráneos comprobados ante el fracaso de sus ciudades, posición que, años más tarde, se revertiría hacia la reforma de sus estructuras por un urbanismo racional. "George Washington llevó

de París un admirable urbanista de esta escuela, el mayor L'Enfant, y las principales líneas de su plano todavía determinan fundamentalmente la 'Ciudad de las magníficas distancias'. Sin embargo, muy pronto se olvidó el arte del planeamiento urbano; y el majestuoso trazado de L'Enfant quedó detenido, lo mismo que el de la New Town de Edimburgo, detenido y hasta oscurecido por la habitual 'transacción práctica', que en muchos casos, es la de la improvisación utilitaria con la chapucería futilitaria. Así, los norteamericanos desde hace tiempo tienen en casa un París secundario como ejemplo nacional. Los principales arquitectos norteamericanos se han formado asimismo en París. dentro de la más estricta tradición de la 'Beaux Arts', y el movimiento de las ciudades norteamericanas, de las confusiones comerciales y la suciedad industrial hacia la magnificencia metropolitana e imperial, es por tanto, en todo lo que tiene de fundamental, parisiense[...] aunque a veces es otro asunto, que no hace aquí al caso, hasta qué punto es satisfactorio para el propio parisiense. Este movimiento puede apreciarse en su integridad en los grandiosos diseños de Mr. Burnham para la reorganización de Chicago. Su comprensión y claridad de comunicación son evidentes. Asimismo sus limitaciones, desde el punto de vista de un estudio más cabal de la ciencia

Estas tendencias se verían reforzadas por publicaciones, pinturas, grabados y fotografías que dieron amplio cubrimiento a los escenarios naturales y a las ciudades ideales, otorgando de paso credibilidad a un movimiento reformista y a uno conservacionista.

Los primeros en gozar de un reconocimiento público en la gestión urbana reformista fueron Alexander Jackson Downing, Calvert Vaux y Frederick Law Olmsted. El primero, cuya actividad profesional va de la década de 1830 hasta 1852, impulsó la arquitectura del paisaje y los estilos eclécticos basados en el movimiento pintoresco y en la artesanía, como el neogótico y el neorrenacentista, asentados en los principios morales, la unidad de la familia y la educación de la clase media, los mismos principios que promulgaban que cada norteamericano poseyera su propiedad, conectado al orgullo de su casa como símbolo de los valores de prosperidad, educación y patriotismo y con los de la utilidad de lo bello. Posteriormente, Henry Hudson Holly recoge en sus escritos teóricos estas inquietudes sobre un estilo ligado a la naturaleza, a sus virtudes de simplicidad y de belleza y relacionado con la serenidad decorosa e íntegra de una sociedad justa en crecimiento.

La sociedad norteamericana, según Holly, debe buscar una identidad, pero también recursos superiores a los ya existentes en cuanto a formas y estilos, pues aboga por un remedio en contra de la falsedad de la copia, la imitación y la parodia de estilos importados, pero, en la realidad de las ciudades, se construía apresurada y densamente de acuerdo con las

---

cívica, serán apreciados por todo aquel que tenga la paciencia de emprender una investigación más cuidadosa de la actividad vital y social de las ciudades, para no hablar de sus posibilidades culturales y espirituales”. (296). **Patrick Geddes, Sir.** *Cities in evolution : an introduction to the town planning movement and to the study of civics.* [trad.] E. L. Revol. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1915, 1960. Pág. 242

<sup>205</sup> (292), *Modern Dwellings: Their Construction, Decoration, and Furniture.* **Holly, Henry Hudson.** 52, New York : Harper's New Monthly Magazine, December 1875 - May 1876. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** *Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005.* Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 44-45

<sup>206</sup> John Ruskin posee una gran influencia conceptual en lo referente a la crítica social, la literatura y la moral en los Estados Unidos, ya que sus escritos y su visión del arte

tendencias culturales acomodaticias, así como con los parámetros del gusto imperante. De esta forma, existía una referencia constante a la moda formal europea y a las referencias eclécticas en cuanto a modelos permanentes a imitar. Este autor lo expresa de la siguiente manera:

Pero en lugar de utilizar (un estilo) de conformidad con su naturaleza y sus capacidades, hemos estúpidamente empleado la copia, ya que tal y como podemos usar los detalles de la arquitectura extranjera, que fueron diseñados con referencia a las capacidades constructivas del ladrillo y la piedra. Por lo tanto vemos arcos de medio punto, claves, contrafuertes de madera o un revestimiento de madera que se lija y se blanquea para representar la piedra, donde el ciudadano estadounidense próspera, con un gusto por los castillos feudales, como Horace Walpole<sup>205</sup>

El arte que llega a imitar la naturaleza, alcanzando la perfección de su simulación, no se considera un remedo, sino una reproducción fiel del original. El inconveniente es la imitación sin contenido que desconoce las capacidades de la sociedad en sus facultades superiores durante la creación de un estilo propio. Las referencias explícitas al goticismo exacerbado de Horacio Walpole, tanto en sus novelas como en *Strawberry Hill*, su villa (Fig.157-159), así como al de la obra de J. Ruskin<sup>206</sup>, se deben a que ambas obras, la arquitectónica y la literaria, tuvieron una amplia difusión e influencia durante la época victoriana y en los Estados Unidos. Si bien se aceptaban de hecho los valores sociales y culturales de la forma, que se encontraban representados en los estilos propios del

y la arquitectura predominaron a lo largo de los siglos XIX y XX. Así mismo, posee una indudable influencia en el auge del romanticismo, el goticismo y el periodo colonial norteamericano “Cuando llegó la Guerra Civil, toda la estructura de la tradición clásica se encontraba bajo agresión desde muchos lados, en el plano de los hechos como en la teoría. Los románticos, bajo las banderas góticas de Sir Walter Scott, Pugin, Renwick, y Upjohn, por los primeros ingenieros como el mayor Roebling, Eiffel, y los técnicos como Bogardus. Pero las críticas más penetrantes debían provenir de dos hombres, ninguno de los cuales era un arquitecto y sólo uno de ellos fue estadounidense: John Ruskin y Horatio Greenough.” (295) **Fitch, James Marston.** *American building. 1, The historical forces that shaped it.* Boston : Houghton Mifflin ; Cambridge : Riverside press, 1947, 1966. Pág. 127

eclecticismo del siglo XIX, estos se expresaban en Estados Unidos por medio de la búsqueda de un estilo vernáculo, en la urgencia de encontrar algo nuevo, que estuviera de acuerdo con las condiciones del ascenso de la *middle-class* que imperaban en ese momento.

El progreso social y cultural de los propietarios inmobiliarios y de los residentes de las ciudades norteamericanas consiste en justificar su relación permanente con el entorno de la urbe, ya que es su lugar de negocios, trabajo y convivencia. Este ambiente colectivo tiene la necesidad de un acercamiento a formas y estilos que lo identifiquen, a pesar de tratarse de construcciones congestionadas que pudieron deslegitimar la búsqueda de un estilo, pero el caso es al contrario, ya que la congestión se adoptó como una forma de existencia social admitida cuya representación formal la constituían la impresión de novedad, la tenacidad y la fortaleza de los edificios en altura, los cuales constituyeron un orgullo para sus propietarios, sus constructores y la comunidad a la que pertenecían. Una de las conveniencias o utilidades de esta forma de actuación sobre la ciudad es promover un distanciamiento de esas adaptables representaciones del estilo de vida europeo, pertenecientes al viejo procedimiento dogmático que resultaba, ahora, en su periodo de expansión imperial, indiferente o contradictorio para el medio culto estadounidense, ya que esos símbolos del poder, que alguna vez fueron las referencias centrales de la reforma cultural de la clase media estadounidense, ya no se correspondían con la nueva sociedad democrática, siendo necesario su cambio por otras nuevas representaciones.

H.H. Holly confronta esta realidad del estilo en arquitectura, asumiéndolo como un asunto que lleva al desequilibrio de la comunidad desde una perspectiva más técnica que sociológica.

Afortunadamente nuestro pueblo está empezando a reconocer la locura de impostores sin sentido, y cuando la piedra o el ladrillo

---

<sup>207</sup> (292) Modern Dwellings: Their Construction, Decoration, and Furniture. **Holly, Henry Hudson**. 52, New York : Harper's New Monthly Magazine, December 1875 - May 1876. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos**,

que se adopte, sea tratada como tal, y cuando la madera sea bien empleada, estaremos de manera conveniente en comenzar a mostrar los detalles adaptados a su naturaleza. Hasta que, sin embargo, llegamos a poseer un estilo vernáculo, no debemos contentarnos con la copia, y surge la pregunta: ¿Cuál de los innumerables sistemas es el mejor en adoptarse a nuestras necesidades? [...] <sup>207</sup>.

Esta reflexión, aunque no es sistemática, pretende incluir las injurias sociales de la arquitectura estadounidense, en cuanto a la falta de sinceridad en los materiales, las técnicas inapropiadas a las nuevas necesidades y el agotamiento de los estilos, tanto por el clasicismo asumido por las élites como por el romanticismo aceptado por las clases medias y populares. Ambas tendencias formales evidencian su incompatibilidad con las estructuras propias y ya maduras de un estilo racional en las ciudades, así como con los procesos económicos que se venían imponiendo. De esta manera, se asume de manera franca el progreso sostenible a nivel industrial que estaba viviendo Estados Unidos, el cual es uno de los principios categóricos en la utilización de la ideología de la congestión, ya que las reflexiones de la verdadera naturaleza de los materiales, un estilo adecuado y el reconocimiento social por parte de la prensa escrita o las publicaciones periódicas, reflejan las apreciaciones y los gustos de la población propietaria y residente, pues las formas y sus contenidos edilicios solo se hacen posibles en un crecimiento homogéneo y favorable para las condiciones financieras de la ciudad. En este caso, los estilos son disconformes a las nuevas necesidades de la producción, pues se exige, por parte de los ciudadanos y sus necesidades, una mayor altura y una mayor amplitud del espacio, así como una funcionalidad explícita.

En paralelo a esta secuencia de declaraciones, y a favor del nuevo estilo en la sociedad emergente, se encuentra el periodista Clarence Cook con

**Christina**. Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 855-6

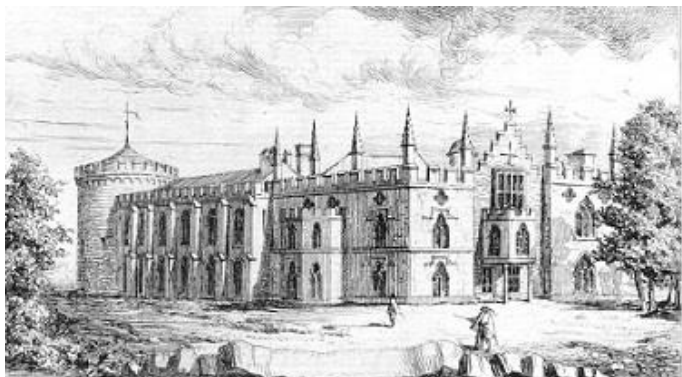


Fig. 157. Strawberry Hill, Twickenham, Londres, 1753.



Fig. 158. El Walpole Gabinete in situ en Strawberry Hill



Fig. 159. Una galería en Strawberry Hill, 1784.

su libro *The House Beautiful: Essays on Beds on Tables, Stools and Candlesticks* de 1877, obra que tiende a denunciar y a reformular las nuevas aspiraciones sociales en torno a la vivienda, las cuales se precipitaron por la influencia de la prensa escrita. Cook no acepta los espacios malsanos y sus soluciones complejas como una manera de negar la realidad circundante, se refiere a los contenidos ideales comunes a la vivienda de la clase media como parte de una campaña en contra de la despersonalización de la sociedad de consumo que afecta la individualidad y la libertad del habitante urbano. Estos escritos pretenden, de alguna manera, establecer un criterio coherente acerca de la persistente unión entre teorías inglesas y norteamericanas, aquellas formulaciones propias del movimiento reformista y del “paisaje pintoresco” que beneficiasen democráticamente a los nuevos habitantes de los suburbios americanos. Esta adaptación romántica de la arquitectura sería el producto de la familia modelo que representa la individualidad, lo cual la acerca a los valores míticos de la nación, en tanto que, debido a la aglomeración de las ciudades y las soluciones a la densificación, los sistemas cerrados son opuestos al bienestar, al no ser tomados como arquitectura, sino como construcciones ausentes de una evolución espiritual.

<sup>208</sup> (297), *The House Beautiful: Essays on Beds and Tables, Stools and Candlesticks*. Cook, Clarence. New York : Charles Scribner's Sons, 1895, pp. 19, 20., 1877. To-

Nunca hubo un momento en que muchos libros escritos con el propósito de llevar el tema de la arquitectura - su historia, su teoría, su práctica - hasta el nivel de la comprensión popular, se produjeron como en nuestro tiempo. Y, ahora a partir de la casa en sí, es posible ponernos a pensar y a teorizar sobre el vestido y la decoración de nuestras habitaciones: Esta es la mejor manera de hacer que nos sintamos cómodos y bien guarnecidos. Ahora se escriben libros y artículos de revistas y periódicos, a fin de expresar tanto sobre una cuestión que concierne a cada cuerpo, cada órgano, puede saber lo que es la última palabra. [...] Cada país tiene también sus propios modelos, y este a la vez está satisfecho a su cuenta- es decir, la masa del pueblo estaba complacida con lo que posee. Aunque es un mal de todos los países, en todo momento, los ricos prefieren algo prestado y exótico<sup>208</sup>.

El movimiento de publicaciones periódicas, después de 1870, se incrementó notablemente, en correspondencia al aumento de los ingresos de la población y su culturización en las áreas urbanas. Este seguimiento de los eventos nacionales e internacionales, así como del estado de la nación y de las circunstancias sociales y culturales, por parte de la mayoría de los ciudadanos sin importar su condición, era un avance significativo que se había consolidado desde principios del siglo XIX por

mado de (293) Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina. *Architectural theory*. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág 47



intermedio de la prensa escrita y sus fundadores<sup>209</sup>, en tanto que se trataban progresivamente todos los temas, en especial la política, la economía, o la situación social obrera en las fábricas. De igual manera, no se exceptuaba el debate intelectual y el condicionamiento de la sociedad hacia los temas más sensibles, pues el contenido de la experiencia y el conocimiento del arte, como todo aquello que se considerara susceptible al dominio público, era una referencia obligada en los rotativos.

Escritores especializados, reporteros y literatos, entre los que también se incluyen los “reformadores sociales”, como una corriente muy particular de *profetas sociales* todavía vigentes en Estados Unidos, en algunos casos emplearon la prensa escrita para el impulso de ideas de políticos, denuncias de relieve por parte de periodistas de gran impacto mediático o para exposiciones de entidades filantrópicas, etc. En menor medida, este medio era influido por algunos artistas, entre los que se destacaban algunos inmigrantes centroeuropeos con formación académica que se adscribieron a los movimientos trascendentalistas de inclinaciones románticas. Esta participación heterogénea de un sinnúmero de pensadores y de diletantes mantuvo una influencia significativa, tanto en la exploración de lo espiritual y lo natural de una nación, como también, y de manera contradictoria, en la búsqueda por lo autóctono, como es el espíritu de lucha y el progreso material, tal como lo dice P. Johnson cuando se refiere a “Emerson y el nacimiento de una cultura norteamericana”:

---

<sup>209</sup> Un ejemplo de este fenómeno cultural de la prensa y su acceso a todos los sectores de la sociedad norteamericana era el New York Tribune, fundado por Horace Greeley hacia 1850, que se estableció como el periódico de mayor influencia social en las áreas urbanas y en las zonas rurales, promoviendo abiertamente las reformas del Estado en contra de monopolios, la industrialización y la cesión de tierras a los ferrocarriles, entre otros temas. De igual manera impulsó aspectos que suscitaban debate en el mundo de la cultura a nivel internacional y dotó a la prensa de una madurez apropiada y de una responsabilidad crítica. “El éxito del Tribune era innegable. El periódico estaba lleno de anuncios en su primera página generalmente se hallaba invadida de avisos comerciales, lo leían en todas partes y era muy respetado. La edición semanal tenía más lectores que cualquier otra publicación de esa época. Muchos de sus 200 000 suscriptores eran granjeros del Medio Oeste, que no simpatizaban con muchas de las ideas de Greeley ni con la sociedad industrial. El diario iba a la zaga del Sun y del Herald, pero su circulación era siempre considerable. [...] Transformó la prensa de las

Su propia filosofía política y económica era idéntica a la filosofía dominante que empujaba a los norteamericanos a ocupar el continente para cumplir su “destino manifiesto”. Emerson se ocupó de enunciar las máximas de esta expansión: “La única regla segura se encuentra en el juego regulador de la oferta y la demanda. No legisléis. Intervenid y debilitaréis el nervio con vuestras leyes suntuarias. No concedáis subsidios, haced leyes equitativas, garantizad la vida y la propiedad y no os veréis en la necesidad de dar limosna. Abrid las puertas de la oportunidad al talento y la virtud y dios se harán justicia a sí mismos; la propiedad no irá a parar a las manos de los malvados. En una comunidad libre y justa, la propiedad abandona precipitadamente a los ociosos y los imbéciles y va en busca de los que se muestran trabajadores, valientes y perseverantes<sup>210</sup>”.

Otras posturas literarias y periodísticas también tuvieron acogida. Tal es el caso de la denuncia del estado general de las cosas, desde los excesos a las omisiones en las entrañas de la ciudad y la sociedad. Ejemplo de ello es *The Shame of the Cities*, de 1904, una colección de artículos de amplia difusión escritos por el periodista Lincoln Steffens, en los que aborda el estado lamentable de la ciudad y la corrupción de la metrópoli. Similares a estos, podemos enunciar los escritos del también periodista Henry George, que se encuentran reunidos en el *McClure Magazine*, en

masas desde el nivel vulgar del sensacionalismo hasta el del promotor de la cultura y de las ideas estimulantes, y lo hizo en forma tal que rindiera dividendos esa transformación. Sus protegidos elevaron también las normas del Cuarto Poder. Durante muchos años, Charles A. Dana, quien pronto aparecerá en estas páginas, fue ayudante de Greeley. Gran parte de los primeros triunfos del Tribune se han atribuido a Dana. Henry J. Raymond, que no tardaría en fundar el New York Times, comenzó su carrera a las órdenes de Greeley. Margaret Fuller, una de las figuras literarias verdaderamente grandes de ese periodo, escribía con regularidad en el Tribune. Carl Schurz, John Hay, Whitelaw Reid, Henry James, William Dean Howells, George Ripley y Richard Hildreth, quienes se hicieron famosos en diversos campos de la literatura, del periodismo y de la historia, sirvieron en las filas del ‘tío Horace’”. (269) **Emery, Edwin**. *The Press and America*. [trad.] José Silva. México : F. Trillas, 1954, 1966. Pág 230 - 231

<sup>210</sup> (266) **Johnson, Paul**. *History of the American people*. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 379

los cuales se denuncia el mal estado de los procesos de inmigración, los problemas de hacinamiento y los defectos socioculturales del sistema urbano en el que prevalecen la indiferencia hacia la comunidad menos favorecida y los procedimientos especulativos utilizados para alcanzar el dominio sobre la urbe. De igual forma, se evidencian las condiciones en las que se encontraba la población en los barrios residenciales, las cuales eran deplorables a niveles de convivencia y servicios básicos, pues la ciudad no contaba con bases de beneficio colectivo y de control público, en tanto que la idea del ascenso social solo abarcaba lo financiero y esa era la causa que arrastraba a otros habitantes de la urbe hacia el mítico “progreso social”.

De esta manera, las viviendas congestionadas de las ciudades, consecuencia de los procedimientos de acción inmobiliaria y de renta del suelo que gestionaba la *middle-class* urbana y política, motivaron a los periodistas a denunciar los resultados de estas prácticas agiotistas para elaborar viviendas o lugares de habitación.

Las constantes oleadas de inmigrantes que acudían a la llamada persistente del mito de la tierra prometida, ya fuera por necesidad o publicidad, produjeron, en una primera oleada, un cambio en la producción agrícola, una revolución en sus aspectos prácticos y productivos que promovió la utilización de métodos científicos de labranza, lo que sostuvo y dio avance a una revolución industrial superior a la desarrollada en Inglaterra. Este proceso fue llevado a cabo por la población disponible y con acceso ilimitado a los recursos, la cual se consolidó entre 1830 y 1900. Además, este paso se dio debido al cambio acelerado de los medios de producción masivos durante la segunda mitad del siglo XIX, así como a una nueva mentalidad receptiva con respecto a los procesos de organización y desarrollo socioeconómicos logrados a partir de las condiciones legislativas de la democracia que se instauraron gracias a la independencia y que fueron profusamente expresadas por escritores, estadistas y economistas, a partir de los valores de practicidad y eficiencia de la nueva nación.

---

<sup>211</sup> (275), **Faulkner, Harold Underwood**. American Economic History. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 450

Lo nuevo y libre del país ha influido sobre el carácter tanto de los capitalistas como de los trabajadores. Los primeros han sido por lo general personas inventivas, ingeniosas, dispuestas a correr riesgos y a sacar partido de todas las ventajas que se ofrecieran; los últimos dieron muestras de una movilidad no conocida en ninguna otra parte, y han estado en mayor libertad para abandonar los antiguos procedimientos manuales por las nuevas maquinarias que en los antiguos países, donde las oportunidades para efectuar estos cambios no eran favorables<sup>211</sup>.

Esta libertad provenía de una política gubernamental que ensalzaba el *laissez-faire*, el cual enmarcó gran parte del manejo económico de los Estados Unidos y su desarrollo manufacturero, cuyas consecuencias posteriores habían sido un crecimiento sostenido a través de la agricultura extensiva que implicó no solo el desarrollo de la ciudad, sino el de la congestión. De esta manera, la colonización de tierras nuevas y su impacto en una inmigración cada vez más numerosa solo era posible por el excedente en la alimentación:

(...) unos 500.000.000 de acres de tierras nuevas, superficie casi tan vasta como la Europa occidental, lo que proporcionó nuevos hogares a millones de personas, cargamentos para los ferrocarriles, y alimento para las clases industriales, cada vez más numerosas, de Europa y América<sup>212</sup>.

Una revolución agraria por extensión y un eficaz cambio tecnológico facilitaron el impulso económico y las apetencias culturales de una nación con una historia naciente. El cambio de una economía agrícola a una industrial se dio por medio de un modelo de urbanización y construcción de grandes fajas de litoral, ya fuera en el mar, con New York a la cabeza, o en los lagos, con Chicago como centro de actividades. Esto generó seguidamente la transformación de las estructuras y su organización, lo que se caracterizó por la velocidad del cambio de una economía campesina a una fabril que recibió el impulso definitivo por parte

<sup>212</sup> (275), Ibid. pág. 413



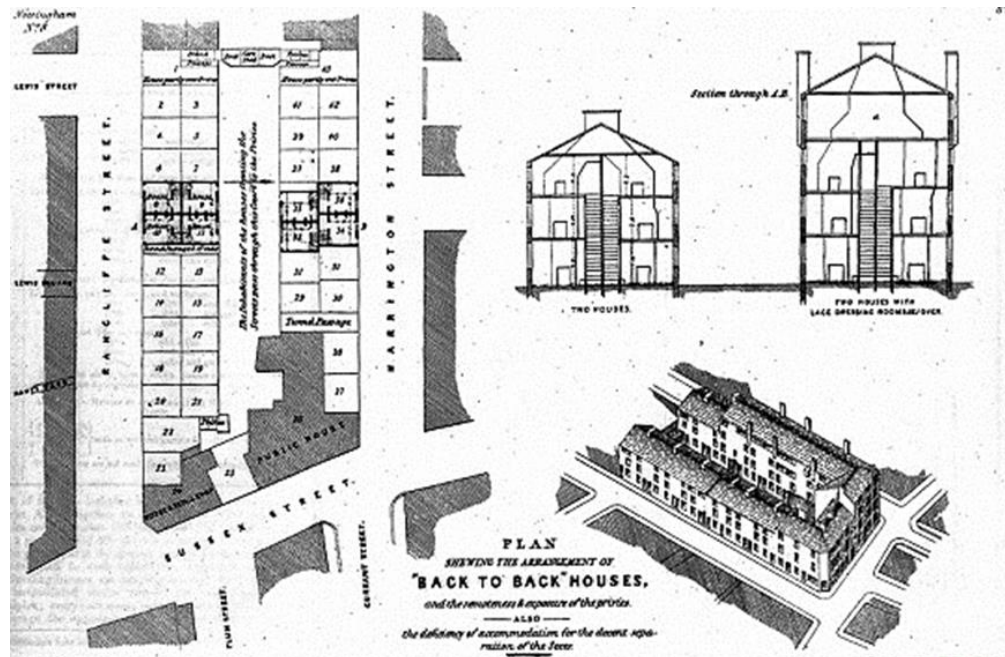


Fig. 160. casas adosadas “espalda contra espalda”, modelo usual de habitación obrera en las cercanías de las fábricas. Nottingham 1844.

de la Guerra Civil de 1861 a 1865, pues triunfó el industrial-manufacturero del Norte sobre el esclavista-agrario del Sur. Lo anterior fomentó, primero, un desarrollo en el proceso de transformación y elaboración de productos básicos, debido a las necesidades urgentes de la guerra; y, después, un espíritu de confianza en los inversores y promotores. Al no existir constitucionalmente un control exhaustivo por parte del Estado, se permitió, entre otras libertades, la especulación y la construcción sin control que, casi como cualquier otra actividad económica, estaba relativamente libre de impuestos, situación que no se controló hasta principios de la década de 1930.

Así, la elaboración de lo manufacturado se centró en el consumo interno de las ciudades por medio del procesamiento de las materias primas en abundancia, tanto orgánicas como inorgánicas, y de los productos elaborados para la industria de la infraestructura y la construcción. Los

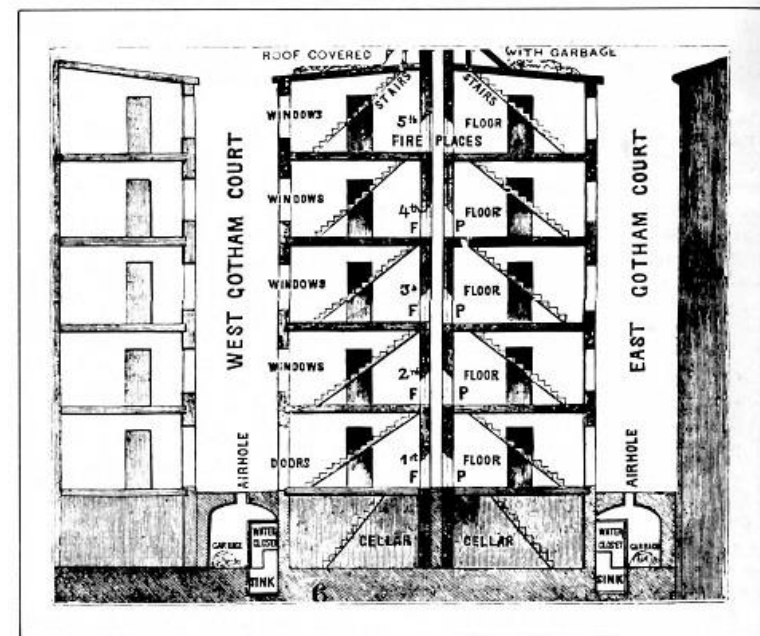


Fig. 161. Conjunto de vivienda popular en dos filas paralelas de seis edificios, de seis plantas cada uno alineados a lo largo de un estrecho callejón, situado en Cherry Street 36 en la ciudad de New York, construido en 1850 por Silas Wood.

grandes *trusts* y monopolios crearon esta concentración de capitales y de mano de obra, pues los requerimientos laborales y, por ende, el manejo de la población crecieron precipitadamente, reflejándose en el desarrollo de las ciudades;

Los Estados Unidos se convirtieron en un país manufacturero a causa sobre todo de sus extraordinarias riquezas naturales. Los excelentes productos agrícolas con que cuenta, Como por ejemplo el ganado y el algodón, constituyeron la base de algunas de sus más importantes industrias manufactureras. Además se ha podido obtener en grandes cantidades hierro, carbón, aceite, cobre y otros minerales. Aparte de las materias primas, la manufactura depende de la mano de obra y de la existencia de un mercado. La primera, la aseguraron el crecimiento naturalmente rápido de la

población en un país no desarrollado y el arribo de millones de inmigrantes<sup>213</sup>.

El volumen de la población es el factor determinante para la evolución de la manufactura, tanto en la producción como en el consumo. Las fábricas se concentraron, en un principio, en las ciudades próximas a las *tenements house*<sup>214</sup> que, al estar localizadas en zonas deterioradas del centro de la urbe, contaban con sistemas de transporte e infraestructuras adecuados para la economía urbana. El primer resultado fue la degradación socio-ambiental, fenómeno que acompaña la congestión. Después, estos sistemas fabriles se desplazaron a centros especializados fuera del *downtown* y de su área de influencia, como consecuencia de la búsqueda de un beneficio territorial, cercanía a las materias primas o condiciones que permitieran un abaratamiento de los costos de producción. Así mismo, este traslado significaba una remuneración económica debida a la recualificación de las áreas urbanas abandonadas por ellos. Esta modificación consciente del parque industrial, así como de la percepción negativa que la sociedad tenía de la ciudad dejada por el sistema financiero, debido a sus políticas y sus actividades cerca de los centros urbanos, coincide con una nueva mentalidad cívica ya decantada en la certeza social y económica por un alojamiento adecuado y un mejor medio ambiente que había superado los rigores a los que se enfrentaron los primeros inmigrantes que ahora buscan la idealización de su entorno. Esto como una parte de la culturización de la sociedad, un objetivo del altruismo impulsado por las instituciones formativas y la prensa.

---

<sup>213</sup> (275) Ibid. Pág. 449

<sup>214</sup> Usualmente, se llaman casa de vecindad, casa de inquilinato o vivienda de alquiler. Este es un modelo surgido hacia el primer cuarto del siglo XIX ante la presión inmobiliaria de las zonas urbanas, en especial la ciudad de New York, donde este sistema llegó a tener características muy definidas en su problemática social y en sus características de uso del suelo. “En 1865, la palabra ‘conventillo’ era un término establecido en el vocabulario técnico de la construcción para los pobres en las ciudades. Como un tipo de construcción, el ‘conventillo’ surgió de la necesidad de densificar el máximo dentro del sistema de parcelas de 25 pies por 100. La anchura de 25 pies de los edificios fue dictada por limitaciones técnicas estructurales, tales como el rango máximo de vigas de madera, suelo de madera y técnicas usuales en vigor sólo para construir

Todas estas circunstancias hicieron que la congestión se estableciera más decididamente en las áreas que habían dejado de ser núcleos de la producción, pues se reconvirtieron en áreas de vivienda masiva, mientras que las ya existentes se tornaron en un modelo habitacional popular que se perpetuó por décadas, ante el aumento significativo de la oferta de vivienda y de los alquileres, ya que, durante un largo periodo de tiempo, no hubo modelos alternativos de habitación, porque aún seguía estando estrechamente relacionada con el modelo impuesto del capital mercantil para las casas de alquiler y no con las propuestas que pudieran haber establecido los arquitectos. Además, se contaba con una intensa presión por parte de las fuerzas de trabajo, industriales y colectivas, debido al aumento de la densidad y a un significativo incremento en la inmigración masiva (Fig. 160-161).

De esta manera, la referencia entre inmigración y ciudad presenta una estrecha relación con la congestión, a causa del costo que implica el desplazamiento y la permanencia de los nuevos habitantes, tanto en las áreas urbanas y en los nuevos modelos residenciales, como en las finanzas del desplazado. Lo anterior modifica sustancialmente los entornos sin que haya una propuesta de planificación para ello, esto se observa en las referencias de la época en cuanto a la habitabilidad y la manipulación económica de estos movimientos masivos de personas:

Con la proliferación de nuevos inmigrantes durante el último cuarto del siglo XIX, las ciudades llegaron a tal estrechez y la tierra se volvió tan escasa, que los arquitectos se vieron forzados

un bloque a la vez. La longitud del edificio a menudo llenaba más del 90% de los 100 pies de la parcela. La altura era de cinco o seis plantas. Estos edificios largos se denominan comúnmente ‘apartamentos vagones’ porque las partes que conforman la vivienda se organizaron como vagones de un tren. Muy a menudo transformado las viejas estructuras de vivienda de los trabajadores mediante la adición de plantas en altura, con un ‘edificio en la parte posterior’ o llenando los patios traseros con un inmueble adicional. En 1865, cientos de edificaciones en Manhattan se han reconstruido y convertido en vivienda de los trabajadores, sin seguir ninguna regla de espacio, de luz o ventilación mínima.” (298) **Plunz, Richard y Chatin, Catherine.** Habiter New-York : la forme institutionnalisée de l’habitat new yorkais : 1850-1950. Bruxelles : Mardaga, 1980, 1983. Pág. 21

a construir hacia arriba. El resultado fue el edificio de inquilinato Dumbbell (pesa de gimnasio). Estas estructuras, generalmente de seis a ocho pisos y apretadas una contra otra, formaban una hilera calle tras calle. Su nombre se deriva del hecho de que los códigos de vivienda exigían un ducto de aire de medio metro de ancho entre uno y otro edificio, lo que le daba a la estructura la apariencia de una pesa de gimnasio cuando se miraba desde arriba. De 24 a 32 familias se apiñaban en un edificio de esos, lo que significaba que algunas cuerdas de la ciudad albergaban casi 4.000 personas. El pequeñísimo ducto de aire proveía poca ventilación; por el contrario, constituía un riesgo de incendio que alimentaba y pasaba las llamas de una construcción a otra. Los primeros edificios de inquilinato tenían mala calefacción y tanques de agua afuera, en el patio u en el callejón de servicio, para uso comunal. Al final del siglo habría dos baños en cada piso disponibles para todos. Hacinadas en esas instalaciones, las familias no tenían privacidad, espacio libre ni luz solar [...] (Fig. 110)<sup>215</sup>.

La consecuencia de los procesos directos e indirectos de las fábricas y su impacto en la ciudad es que la mayoría de sus productos están pensados para la vida en la urbe y, luego, para la construcción o adecuación de las estructuras físicas e institucionales, tanto para el acondicionamiento como para el perfeccionamiento de los medios que hacen posible la vida en la metrópoli, así como el desarrollo de nuevos procesos mercantiles. De esta manera, el desarrollo de la ciudad es exponencial, y la única manera de llevar a cabo su realización es aumentando el tamaño y la densidad de los recursos que posee. Este proceso de saturar los medios y las prácticas disponibles se realiza según las condiciones expuestas por la congestión, operaciones que viran en una espiral en ascenso que identifica los problemas y los beneficios de este sistema de manufacturas, versus un consumo proporcional a las capacidades de la población. Estas operaciones, al ser cíclicas y al aumentar proporcionalmente de tamaño, refiriéndose a los residentes urbanos y a sus demandas, permitirían la entrada de soluciones a su aumento exponencial, pero no

contarían con un equilibrio ni una proporción con respecto a la verdadera magnitud de la población, tanto a sus necesidades como a sus exigencias.

Como consecuencia de este proceso mecánico de producción se da la adaptación a los principios de la economía, supeditando el resto de las actividades urbanas a los designios de la expansión de las transacciones, lo cual ya había sido considerado como un hecho negativo en publicaciones de denuncia ecológica, social y ambiental. Un ejemplo de esto es la referencia que hace Henry S. Churchill en el texto *The City is the People*, escrito en 1945 a la memoria de Henry Wright, pues recoge las tendencias reformistas de su época.

El derecho a la propiedad era cosa sagrada. “Nadie puede decirme qué debo hacer con mi tierra!”. La ubicación de fábricas y depósitos quedó determinada solamente por la baratura de la tierra, por lo general junto a los ríos, al borde de esteros pantanosos o en otros lugares donde posible descargarse los residuos industriales, donde podía hacerse llegar un desvío ferroviario y donde podían levantarse a toda prisa albergues para los inmigrantes. Nadie se preocupaba por el destino último de las aguas contaminadas, o por la profanación de las riberas lacustres, como por ejemplo las de Chicago. A nadie importaba el anegamiento de tierras bajas como en Pittsburgh, Cincinnati o Lowell. A nadie importaba la salud y el futuro de los trabajadores, en su mayoría inmigrantes italianos, irlandeses o hispanoamericanos, como tampoco la de sus hijos<sup>216</sup>.

De manera similar, la congestión era observada y definida como la repercusión del sobredimensionamiento universal de la ciudad. Debido a esta, se estableció un movimiento antiurbano que se propagó velozmente en la urbe ante la situación de caos en la que se encontraba la ciudad, específicamente, los sectores residenciales. Esto constituyó la

<sup>215</sup> (268) Tindall, George Brown y Shi, David E. America: a narrative history Vol. 2. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1984, 1995. Vol. 2. Pág. 9

<sup>216</sup> (299) Churchill, Henry Stern. The city is the people. [trad.] Luis Fabricant. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1945, 1958. pág. 66

causa premeditada de la transgresión permanente por los resultados de la organización del espacio económico del pasado, suplantado por un sistema indeterminado de estructura territorial y de jerarquía compositiva, instituido por el capital financiero. La producción, en general, aumenta las condiciones adquisitivas y comerciales de la población urbana, su aumento sostenido dio sentido a este modelo, registrándose en Estados Unidos, entre nacimientos e inmigración, un aumento poblacional por década un 34% superior al promedio. La cantidad ingente de población que ingresó a los grandes centros industriales, lo que formalmente es igual que acceder a los centros urbanos, es una consecuencia del traslado progresivo de una población sobrante del campo y una población inmigrante solicitada a estos centros de fabricación y transformación.

El advenimiento de la máquina a vapor fija como sustituto de la energía hidráulica en la década de 1840 liberó a los fabricantes de la instalación junto a ríos; esto aceleró mucho la tendencia de la industria a establecerse en ciudades y de ese modo contribuyó al crecimiento urbano. En 5 de las 15 ciudades más importantes más del 10% de la población se dedicaba, en 1860, a la manufactura, y algunas de las ciudades más nuevas y menores tales como Newark, Lowell y Lynn, eran casi enteramente industriales<sup>217</sup>.

---

<sup>217</sup> (273) **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** A Synopsi of American History. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pág. 297

<sup>218</sup> Las nuevas tecnologías condicionaron el desarrollo de la urbe a límites que no se sospechaban, ya que estos generaron hábitos o rutinas en actuaciones económicas o sociales que iban ligados a bienes y servicios. De esta manera, ya no se podía prescindir de los mecanismos técnicos que, por su influencia, ahora subordinan la arquitectura y la ciudad mediante una serie de interposiciones que alteraron la forma de las edificaciones, restringiendo su espacialidad y creando una nueva distribución como una reforzada congestión. “Las tecnologías del transporte y los edificios están estrechamente relacionados. Por ejemplo, para ser financieramente viable, un rascacielos necesita buenas conexiones de transporte. Al mismo tiempo, los edificios que concentran muchas personas en un lugar contribuyen a la congestión de la calle por el aumento de los vehículos. En el caso del automóvil, se desarrollaron diversas maneras para

Los productos básicos elaborados con las primeras técnicas industriales, alimentos y textiles, avanzaron hasta convertirse en productos manufacturados expresamente para la ciudad concentrada y congestionada. De esta manera, el pequeño tamaño de las máquinas, el vestido, los alimentos procesados, los utensilios mecánicos como el teléfono, los calentadores, el automóvil, etc.<sup>218</sup> estaban condicionados desde su creación e implementación al desarrollo de esta ideología de la densidad, la aglomeración y las grandes dimensiones.

El nuevo espacio de la urbe se encuentra ahora ajustado por la técnica y por su capacidad de participar con su flexibilidad en los diversos requerimientos funcionales que exigen las áreas urbanas, ya que su progreso y su perfeccionamiento fue puesto a prueba de manera intensa a medida que se dieron las diversas comprobaciones de su efectividad sociocultural, como una eficiencia calculada que debía ir paralela al apogeo y al desarrollo de la ciudad.

La urbe congestionada es un hecho complejo de difícil equilibrio que está todavía muy lejos de llegar a poseer unas proporciones aceptables en todos sus procedimientos de actuación en los que, por regla general, interviene la población y los intereses de la clase dominante. Si bien los pobladores se encuentran ahora estabilizados en sus condiciones fundamentales de bienestar y de calidad de vida, las áreas urbanas han encontrado un equilibrio artificial por medio de las herramientas conferidas

acomodarlo a la ciudad, experimentando con él hacia la década de 1920, cuando su uso en las ciudades se estaba expandiendo rápidamente. Un enfoque alternativo fue trasladar las actividades que no eran oficinas fuera del borde de la ciudad donde los vehículos de motor puede ser más fácilmente acomodados. (...) Uno de los cambios más sorprendentes hechos para acomodar el automóvil estaba en la escala doméstica: el desarrollo del garaje interno [...] Los garajes estaban unidos a menudo a la casa y, junto con sus caminos de entrada, llegó a dominar las fachadas de la calle. Los porches que la gente había una vez se sentó sobre dejaron de construirse, y las familias se retiraron a los patios en la parte trasera de sus casas, o para sus interiores con aire acondicionado. Este importante cambio social en la naturaleza de la vecindad se vio agravada por la tendencia de las nuevas zonas suburbanas que no tienen aceras.” (300). **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 125

por las normas de la zonificación, el planeamiento y la construcción, pero, de igual manera, estos sectores que conforman la ciudad se encuentran divididos en etnias, costumbres y territorialidades de características homogéneas y con similares tendencias en cuanto al uso de las diversas infraestructuras de servicios básicos, dimensiones mínimas espaciales y al protagonismo social que identifican, simbolizan y reestructuran la metrópoli en sus contrastadas diferencias culturales. Así, en New York, las categorías espaciales son diferentes en las áreas de Long Island y Manhattan con respecto a Harlem y Lower East Side, en tanto que cada zona muestra los intereses inmobiliarios a la medida de sus posibilidades socioculturales, y la actuación de la congestión actúa como la capacidad de asumir el espacio de acuerdo al poder y a la influencia cultural, así como a los recursos técnicos y materiales de los diversos grupos que intervienen en la urbe. Esto justificaría de manera adecuada la realización de los amplios rascacielos, muy problemáticos económica y funcionalmente, como también, pero esta vez de manera impropia, los bloques de renta, llamados “mancornas” o “conventillos”, pues la congestión transforma el espacio existente según los intereses de los poderes ejecutivos.

Los sistemas de transporte inciden ampliamente en la ideología de la congestión, ya que son definitivos al momento de incorporar masivamente los caudales humanos y las infraestructuras, pues rentabilizan y articulan económicamente las áreas colonizadas. Esta particularidad de los medios de transporte, anticiparse en el territorio norteamericano, es un beneficio calculado para otros sistemas o métodos de intervención, cuyo fin primigenio era explotar las materias primas de las regiones, procedimiento que acompañaba al pionero durante la urbanización o colonización de los nuevos dominios.

---

<sup>219</sup> (301) **Zimmermann, Clemens.** Die Zeit der Metropolen : Urbanisierung und Grossstadtentwicklung. (La época de las metrópolis : urbanismo y desarrollo de la gran ciudad). [trad.] revisión de Carlos Martín Ma. Concepción Janué i Miret. 2. Tres Cantos (Madrid) : Siglo XXI, 1996, 2012. Pág. 13

<sup>220</sup> New York es una de las pocas ciudades donde el experimento de nuevos sistemas de transporte no impide la transformación de la ciudad, antes la condiciona a nuevas formas urbanas, ya que, en este estrecho lugar, siempre ha existido la congestión como una situación extendida y permanente. De esta manera, se han realizado una amplia

El ferrocarril, en particular, empezó siendo una idea para después convertirse en una empresa de construcción que avanzaba por delante de los territorios, proveyendo, ella misma y con su carga, los elementos necesarios para la transformación del territorio. Caso diferente en el continente europeo, donde el ferrocarril era una inversión costosa y a veces dudosa en cuanto al impulso de la economía y su capacidad de ahorro, ya que se pretendía que este sistema daría el empuje necesario a unas economías estancadas en su desarrollo. Así, en Europa, el ferrocarril avanzaba modificando las estructuras consolidadas con dificultad o en condiciones mucho más complejas. En el texto *La época de las metrópolis*, C. Zimmermann expresa la dificultad de la accesibilidad a los medios de transporte mecánico en las zonas rurales y urbanas de los países en vías de industrialización:

La introducción de los ferrocarriles no llevó consigo de forma inmediata cambios fundamentales en la circulación dentro de las ciudades. Fue con la construcción de la red de cercanías, primero de tranvías tirados por caballos, después tranvías eléctricos, el metro y los trenes rápidos, cuando los suburbios empezaron a crecer con celeridad<sup>219</sup>.

El avance de los ferrocarriles dispuso favorablemente los mecanismos de crecimiento de la morfología y la estructura de las grandes ciudades. Los ferrocarriles se pueden asimilar como un procedimiento congestionado debido a su capacidad de movilizar un gran número de personas y de mercancías, en sintonía con los procesos urbanos que estaba ayudando a crear. El transporte se convierte en un mecanismo de instrumentalización del territorio y de sus habitantes<sup>220</sup>, ya que el objetivo es una economía industrializada en la que exista la interdependencia de los

gama de experimentos de transporte y movilidad con los sistemas mecánicos y técnicos disponibles, que han modificado el uso y las actividades del suelo, creado propuestas urbanas más especializadas. “Como las calles en las principales ciudades se convirtieron en congestionadas, se pensó en la posibilidad de mejorar el flujo de vehículos a través de las zonas densamente desarrolladas, mediante el estudio y la creación de niveles independientes con derechos claros de paso para los diferentes tipos de tráfico. Fue en la isla geográficamente restringida de Manhattan que tales soluciones se probaron por primera vez en los EE.UU. Una línea corta y muy cara de





Fig. 162. Pavimentación en Chicago en 1859 con bloques de pino creosota como ladrillos empapados sobre dos capas de alquitranado en una cama de arena, después en brea y se llena de grava.



Fig. 163. Construcción de la estación de metro de Delancey, New York, 1907.



Fig. 164. Paso del tren por el puente de Brooklyn, 1907.

diversos sistemas que generan productividad, que actúan, no de manera separada, sino en unidad. Un ejemplo significativo son las formas de producción que adquieren estos sistemas masivos de transporte, en los Estados Unidos, en cuanto a la modificación de las áreas urbanas y rurales al no haber antecedentes socioculturales que las condicionen.

Los ferrocarriles cambiaron la vida norteamericana enlazando las materias primas con los centros de procesamiento, la producción agrícola con el consumo urbano, estandarizando los hábitos de tiempo y trabajo, conectando extensas zonas del mercado nacional y acelerando el desarrollo y el crecimiento de la población en el Oeste [...] Aunque los inversores privados, principalmente británicos, proveyeron buena parte de los costos de producción, los

préstamos libres de intereses y las donaciones directas de los estados federales, fueron profusos. Las donaciones de tierras se aproximaron a los 200 millones de acres, una extensión casi igual al tamaño de Bélgica, el Reino Unido y España juntos<sup>221</sup>.

El crecimiento de las ciudades se comprueba con la apertura y la ampliación de mercados de consumo, los cuales, dentro de la estructura general de la urbe, se consideran secundarios, porque lo importante es cómo los sistemas de transporte masivo efectúan el traspaso general de competencias de un sistema a otro. En este caso, se trata del paso de una sociedad agrícola a una urbana, siendo en estas formas de transición en las que se comprueba la importancia de los sistemas técnicos ligados a prácticas urbanas que cada vez aumentan su capacidad de transformación y de renta debido a procesos que se encuentran estimulados por un

metro fue construido allí en 1864, pero más propuestas fueron bloqueadas políticamente, al parecer debido a la influencia de los propietarios del tranvía de caballos. Entre las recomendaciones del comité legislativo del Estado de Nueva York en 1867, que investigó los problemas de la congestión en la ciudad, estaba una línea elevada a 14 pies (4,2 metros) por encima del nivel de la calle en columnas verticales coloca a un mínimo de 20 pies de distancia. La línea experimental alimentada por cable comenzó en el extremo sur de la isla y corrió hacia el norte por la mitad de una milla. El experimento tuvo tanto éxito que se hicieron planes inmediatos para extender la línea hasta el extremo norte de Manhattan; cuatro líneas fueron construidas por 1880. Los

costos de construcción por kilómetro eran la mitad de los del metro. Desde 1871, la energía de vapor fue sustituido por tracción de cable; el sistema no se electrificó hasta 1902." (300). **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 40

<sup>221</sup> (273) **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** A Synopsis of American History. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pág. 358



aumento de la población en las áreas urbanas. Como ejemplo de lo anterior, la relación entre movilidad, producción y uso del suelo se manifiesta en las ciudades de Chicago o New York, las cuales eran vistas como lugares de coyuntura socioeconómica, más que política o cultural, donde las diversas vías y medios de comunicación han efectuado procesos técnicos de articulación y transferencia social y productiva a lo largo de su historia, especializándose cada vez más (Fig. 162-164).

El ferrocarril se convirtió en un imperativo del crecimiento urbano en Estados Unidos y en una prueba de la asociación entre las diversas fuerzas que desembocan en la congestión, ya que, si bien están pensados para cumplir diversas funciones mercantiles y colectivas, los sistemas masivos de transporte llevan implícitamente el desarrollo de ideologías y de nuevos contenidos que se plasman en los tejidos urbanos, para dar cabida a una población que crece desproporcionalmente, convirtiendo la ciudad en un entorno más compuesto y significativo.

Los métodos y conceptos de la teoría económica, en los que confluyen los análisis más recientes, ya sea en la aplicación de estadísticas o en el tratamiento científico de los mismos datos, permiten concluir que estos sistemas de articulación y transporte, como el ferrocarril, son ante todo *ahorradores sociales*, cuya influencia traspasa el marco de lo económico para establecer otras relaciones causales y de cambios estratégicos en la reorganización de otros sistemas como lo urbano y lo social:

El ferrocarril surge como la innovación más importante de los dos últimos tercios del siglo XIX. Aparece como el *sine qua non* del crecimiento económico americano, la fuerza prima que se encuentra tras el movimiento de la agricultura hacia el Oeste, la aparición de las grandes compañías, el rápido crecimiento de la industria moderna, la localización regional de la industria, la pauta de urbanización y la estructura del comercio interregional. [...] El análisis posterior gira en gran parte en torno a la coherencia entre la magnitud de este “ahorro social” y la hipótesis de que los

ferrocarriles fueron una condición necesaria para el comercio agrícola interregional. Sin embargo, el enfoque analítico descrito más adelante va más allá de la hipótesis concreta a la que se aplica. Este mismo método se usa para obtener información sobre Otras cuestiones, como el efecto que produjeron los ferrocarriles en los determinantes de la urbanización, cuáles fueron las consecuencias que tuvieron para el desarrollo varias rivalidades comerciales y en qué medida intensificaron los ferrocarriles la utilización del suelo y otros recursos<sup>222</sup>.

Esto nos dice que los sistemas que consideramos como tradicionales, sean los medios de transporte, de producción o de construcción, entablan otras relaciones, desde nuevas ópticas y estudios pormenorizados, con el contexto general, aparte de las asociaciones intrínsecas a las que estamos acostumbrados. De igual manera pasa con la congestión y sus relaciones con otros sistemas dominantes que la hacen posible y que permiten la vida moderna en las ciudades, a la vez que necesitan de herramientas o de procesos alternativos que solventen tanto los hechos objetivos como la creación del espacio, así como sus condiciones circunstanciales y la orientación que toma la sociedad a raíz de estas formas de producción, así también de otras concordancias que no han sido develadas entre espacio y sociedad.

La ciudad, además, se convierte en un centro de expectativas simbólicas y representativas del bienestar social, pero, antes que eso, debe superar el aspecto de ser un lugar de intercambios comerciales y financieros, otorgándole una identidad al espacio que ha logrado construir, a partir de las coyunturas históricas y las nuevas tendencias económicas. Así como las manufacturas nacen y se desarrollan gracias a necesidades imperativas del mercado, se encuentran las demandas ficticias del medio social que las exige y que redundan en condiciones de beneficio general cuando estas son producidas por la existencia de una demanda cultural colectiva y su hegemonía de medios masivos para que sean consumidas. Esto hace igualmente necesarias unas condiciones de vida favorables

<sup>222</sup> (360) **Fogel, Robert William.** A quantitative approach to the study of railroads in American economic growth : a report of some preliminary findings / R.W. Fogel (1962). Railroads and American economic growth : essays in econometric history.

Baltimore : John Hopkins Press, 1964, tomado de (272) **Temin, P.** New economic history. (La nueva historia económica: lecturas seleccionadas). [trad.] Maria Esther Rabasco y Luis Toharia. Madrid : Alianza, 1973, 1984. Pág. 177

para los pobladores y unas reivindicaciones sociales ante estos sistemas cíclicos de producción y demanda. Esta reclamación de bienes colectivos, que es propia de las grandes ciudades, solo es posible por medio de un volumen significativo de población urbana que, con sus comportamientos y prácticas, beneficie los procedimientos de producción. Esta colectividad puede exigir una retroalimentación en beneficios sociales y culturales, por encontrarse en un relativo bienestar, conforme a un contexto civil que presenta un grado específico de desarrollo en el que se movilizan y actúan los nuevos ciudadanos que, por la evolución del medio construido, se convierten en nuevos actores que aceptan y asimilan las normas y valores de las nuevas formas de comportamiento, ya no encontrándose en situación de marginalidad.

Estos beneficios sociales, que deberían de ser considerables por la amplitud de los privilegios logrados en los diversos sistemas de producción que generosamente dio Estados Unidos, tanto a empresas como a particulares, no se dieron en la práctica, ya que lo social o el servicio público, como se ha expuesto en estudios sobre el tema, estuvo ausente de la conciencia colectiva. De esta manera, se encuentra que, contra la inacción del Estado, entran en juego otros mecanismos de compensación como la filantropía, los reformadores sociales, los evangelizadores, entre otros, los cuales buscaban soluciones a los graves problemas de injusticia y de tensión generalizada en la nación. El trabajo asiduo y el principio de la competitividad del más fuerte no se correspondían con la reforma y el progresismo democrático, pues la ideología de los sistemas financieros y productivos colapsó bajo sus propios fines, necesitando de otras condiciones menos agresivas para lograr sus objetivos, ya que la ciudad, como inversión, necesita de procesos culturales que la conviertan en un asunto político, con orientaciones de progreso de carácter común, porque el sistema que se manejaba en las urbes era corrupto y creó medios urbanos densos y sostenidos con el trabajo y las necesidades básicas de las clases medias.

Así, es frecuente encontrar referencias al progreso social que se abría paso en las ciudades mediante un movimiento de reforma:

[...] el foco de atención del espíritu reformista se desplazó cada vez más a las ciudades, donde los reformadores de la clase media habían atacado durante años los problemas del caciquismo político y el desarrollo urbano. [...] los reformadores que habían luchado contra el sistema clientelista y promovido un servicio civil basado en el mérito, proveyeron un elemento importante del pensamiento progresista: el ideal de buen gobierno. A través de los años las bases defensoras de este ideal habían sido complementadas y la visión del buen gobierno ensanchada por líderes que enfrentaban problemas urbanos nuevos, tales como el crimen y el vicio, y la provisión eficiente de los servicios de gas, electricidad, agua, cañerías, transporte masivo y recolección de basuras<sup>223</sup>.

De esta manera, la población de las ciudades asume de manera progresiva la cultura urbanística y arquitectónica, lo que se considera un logro en Estados Unidos y dentro de los progresos colectivos de la vivienda de las personas de menos ingresos, cuyo principal referente es la *Regional Planning Association of America* (RPAA), fundada por un grupo de personas con sentido crítico como Clarence Stein, Benton MacKaye, Henry Wright, entre otros; y la *New York City Housing Authority* (NYCHA), un organismo estatal de promoción de la vivienda pública. Ambas instituciones elaboraron iniciativas de habitabilidad para residentes de escasos recursos, según las políticas públicas en vivienda y urbanismo. Estas entidades alcanzaron un rol de importancia en la evaluación de los procesos de diseño, construcción y dirección social, a pesar de las deficiencias del proceso, en tanto que la cualidad fundamental era la sencillez de las propuestas, pues se asumía una racionalidad formal en el despliegue de las necesidades básicas humanas, donde se incluye la funcionalidad como un logro de los medios culturales.

---

<sup>223</sup> (268) Tindall, George Brown y Shi, David E. *America: a narrative history* Vol. 2. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1984, 1995. Vol. 2. Pág. 89

De esta manera, L. Mumford, en su libro *Roots of Contemporary American Architecture*, al referirse a la “concepción social de la Arquitectura”, atribuye la incompetencia cultural de las ciudades a los arquitectos, a pesar de que son estos quienes disponen de las herramientas necesarias para corregir el deceso de los sectores urbanos.

A saber, que el arquitecto tiene una responsabilidad social y que el edificio individual debe estar relacionado con su sitio, a su paisaje, al vecindario y la ciudad de la que forma parte. La última etapa en el diseño es la expresión de esta relación. Esta concepción no se desarrolló exclusivamente como consecuencia de una comprensión sociológica del proceso de construcción, tampoco comenzó con el análisis pionero de Ruskin con *Las piedras de Venecia* y si fue llevado a la vida moderna por Louis Sullivan, en particular en los foros del *jardín de la infancia* cuando la ciudad estaba en crecimiento. Pero este juicio sucedió de una manera negativa, a través de los intentos de los reformadores de la vivienda y los arquitectos para corregir los males y los desórdenes del modo antisocial del edificio, en las ciudades que se estaban construyendo o en sus ampliaciones en todo el mundo occidental. Las lecciones de diseño colectivo, que se aprendió por primera vez bajo la presión de producir viviendas modernas con medios muy limitados, resultó tener una influencia importante sobre la composición arquitectónica. Según esta nueva concepción de la comunidad en su conjunto, el edificio individual, no se convierte en el centro de nuestra preocupación. El arquitecto debe visualizar conjuntos y las totalidades del diseño por una razón simple: vivimos en totalidades, no como átomos particulares en movimiento al azar, sino como seres intencionales, creando patrones ordenados de las actividades conexas, hecho coherente de un ambiente ordenado<sup>224</sup>.

El papel protagónico de los procesos de modernización que proceden del desarrollo agrario y manufacturero desembocó de manera significativa en el aumento de las necesidades de la población urbana y de las

condiciones de insuficiencia en los servicios del Estado de bienestar, así como en el de los riesgos originados por la permanente realización de la urbe, los cuales orientarían el surgimiento de la congestión. Esta construcción de un espacio adecuado a las coacciones financieras y al aumento de la población ha sido cada vez más denso y costoso para la misma ciudad y sus habitantes, donde, por regla general, deben coexistir políticas e iniciativas económicas contradictorias que hacen de la urbe un lugar desconcertante y conflictivo.

Para tal efecto, se confeccionaron planes de expansión a partir de una prefiguración de la ciudad del futuro, enfocándose en cómo deben vivir sus habitantes y cómo debe ser su sistema de productividad urbana, cuyos modelos deberían depender de un espacio simple, de unas estructuras urbanas racionales y de unos mecanismos de accesibilidad y mantenimiento lógicos, con los que se puedan lograr volúmenes subordinados y productivos. La estrategia urbana es condensar los logros tecnológicos con respecto a las necesidades de los habitantes para crear un rendimiento inusual de las áreas disponibles. Así, las condiciones de la ideología de la congestión se perfeccionaron a partir de estos ingredientes, cuyo resultado fue la fisonomía de la ciudad que conocemos. Así, sin las excepcionales circunstancias que se dieron, la norma de ocupación del suelo, la lograda concentración masiva de habitantes y unos precedentes de ocupación excesivos, los aspectos arquitectónicos y urbanísticos de la urbe serían completamente diferentes a como los conocemos.

Si bien las causas económicas están articuladas con el fenómeno de la congestión, esto se debe a que la tendencia natural de las finanzas es a agobiar el contexto urbano con necesidades naturales y artificiales, sin mediar en las consecuencias de sus contenidos, ni meditar sobre alternativas diferentes. Otra de las consecuencias de la ideología de la congestión y su práctica es la circulación de bienes o capitales de manera continua, pero este movimiento cíclico de rentas no se ve afectado por

---

<sup>224</sup> (302) **Mumford, Lewis.** A Backward Glance. *Roots of contemporary American architecture*; a series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present. New York : Reinhold Publishing Corporation, 1952, 1956. Pág 24

la crisis permanente del mercado, que, como es sabido, en Estados Unidos fueron permanentes y de cobertura nacional, ya que esta ideología de los mercados es inducida por fenómenos externos a la realidad de la ciudad y a sus condiciones de habitabilidad.

Los acervos económicos son una forma de pensamiento entre la teoría y la especulación que se encuentran respaldados y aceptados por un enfoque innovador, por rupturas y transformaciones, como parte del tratamiento de la cultura moderna en la ciudad, que no desconoce el movimiento permanente y las crisis de todas las esferas que componen el tejido urbano.

En dicho contexto, la ciudad es sometida a largos y complejos procesos de elaboración y consolidación de sus estructuras físicas. En este dilatado periodo de tiempo, se evidencian las innovaciones efectuadas en los campos críticos de la metrópoli, como la industrialización, el crecimiento demográfico, la movilidad y la expansión caótica, entre otras transformaciones. De la misma manera, se efectúan avances técnicos y científicos en la regularización de la densidad, el incremento en la altura de las construcciones con nuevos procedimientos técnicos y la potenciación de la forma con sus consecuencias estéticas y de identidad colectiva. La ciudad *in extremis* es evolución forzada, pues en ella se encuentran los hechos tradicionales con los nuevos contenidos racionales. Ante este calculado y esperado desarrollo de la vida urbana, cuyas manifestaciones son las diversas expresiones sociales, así como las realidades funcionales que jalonan el progreso de la *city*, es significativo que no se encuentren estudios ni actitudes progresistas con respecto a nuevos procedimientos y a nuevas medidas científicas que mejoren la calidad de vida de los entornos construidos, advenimientos científicos que hubieran podido lograr medios adecuados de subsistencia para las agobiadas clases urbanas, que son las que reactivan y dan vida a las ciudades, trabajan en sus fábricas y alientan sus comercios, pero sobre tan significativo proceso no existieron estudios aplicables, ni una voluntad

coyuntural para la solución de este fenómeno, especialmente en el contexto estadounidense, hasta mediados de la década de 1930, que irónicamente es la época en la que mejor se traduce el impacto de la congestión en la metrópoli norteamericana.

## 2.4 La naturaleza del cambio

Nunca he visto un lugar más ocupado que Chicago en el momento de nuestra llegada, las calles estaban llenas de especuladores de tierras corriendo de una venta a otra. Un negro vestido de escarlata con una bandera roja, montando en un caballo blanco pintado con una armadura de color bermellón, anunciaba el momento de la venta, en cada esquina de la calle donde se detuvo, la multitud se reunía alrededor de él, y parecía como si la locura de un modo habitual hubiera infectado a todo el pueblo. A medida que las personas de nuestro grupo caminaba por las calles, los tenderos procedían desde sus puertas a ofrecer ventas de granjas y todo tipo de lotes de tierra, aconsejando a especular antes que el precio del suelo se elevara más.

Harriet Martineau, 1836.<sup>225</sup>

La ciudad de Chicago, como otras ciudades de Estados Unidos, cuenta con las condiciones adecuadas para los procesos de gestión y urbanización de la ciudad moderna. Debido a una serie de circunstancias particulares y de experiencias novedosas, como el flujo constante de personas, la manumisión, la frontera sin límite, las expectativas y las formas de vida de los pioneros, la explotación del suelo, etc., se permitió casi cualquier operación sobre las áreas a colonizar. Estas acciones individualistas, producto de motivaciones económicas o mercantiles, estaban

---

<sup>225</sup> Harriet Martineau fue una escritora y activista social inglesa

fijadas en el inconsciente colectivo desde la misma fundación de Estados Unidos como territorio colonial inglés.

De este modo, la jurisdicción ultramarina obtuvo ventajas políticas y territoriales desde sus primeras épocas, tal como lo afirman G. B. Tindall y D. E. Shi:

En 1618 algunos funcionarios en Londres empezaron una serie de reformas tendientes a controlar su conflictiva colonia americana. En primer lugar inauguraron una nueva política de derechos de titulación. Quien, comprara acciones de la compañía, o se trasladara a Virginia, podía tener 20 hectáreas, y 20 más por los sirvientes que enviara o llevara consigo<sup>226</sup>.

Siempre ha existido una dinámica de oportunidad, de medidas tendientes al control y usufructo del territorio, de cómo subordinar un hemisferio desconocido a las leyes de la corona británica, en donde están excluidas las formas de vida y las exigencias sociales. Johnson, en su libro *Estados Unidos la historia*, también hace referencia a un medio propicio, pero se remonta a los sistemas legales y constitucionales unificados de Inglaterra, los cuales estuvieron presentes entre el siglo IX al XVII y sirvieron de base a unos principios comerciales, así como a unos procedimientos institucionales, para la construcción de una sociedad democrática.

Un aspecto en el que la primera Norteamérica alcanzó el mismo nivel del mundo europeo e, incluso, puede decirse que se le adelantó. Tenía una cultura política profundamente arraigada y crecientemente experimental. En este sentido, la tradición inglesa resultó sumamente valiosa<sup>227</sup>.

Además de las bazas legales, el otro recurso que garantizaba la explotación del entorno servil y, de forma subordinada, del nuevo mundo norteamericano era la oleada constante de una afluencia pluriétnica de trabajadores agrícolas que, desde tempranas épocas, constituyó una fuerza de trabajo adecuada a la vasta colonización del territorio.

Hacia 1700, los ingleses y los hugonotes superaban en número a los primitivos habitantes holandeses: medio siglo más tarde muchos de los holandeses se habían convenido al anglicanismo y todos eran bilingües o angloparlantes. Se les habían unido multitudes de valones y flamencos, suecos, protestantes de la Renania, noruegos y alemanes del norte, así como calvinistas y cuáqueros ingleses y escoceses, esclavos liberados. Irlandeses y otros holandeses. A mediados de siglo, el Hudson inferior, que incluía Jersey Occidental y Oriental, unidas bajo la denominación de Nueva Jersey en 1702, era un conglomerado de comunidades: había holandeses en Harlem y Flatbush, escoceses de las tierras bajas en Perth Amboy, colonos baptistas provenientes de Nueva Hampshire en Piscataway, cuáqueros de Nueva Inglaterra en Shrewsbury, hugonotes en Nueva Rochelle, flamencos en Bergen, puritanos de New Haven en Newark y Elizabeth, además de escoceses, irlandeses y alemanes aislados río arriba, y de muchos holandeses, pues Albany era entonces una ciudad holandesa, aunque angloparlante<sup>228</sup>.

La excepcional ocupación y la organización del territorio estadounidense, tanto en el avasallamiento de una agreste naturaleza, como en el dominio y la domesticación del entorno para construir la *civitas* urbana, son acciones proyectadas que crean un comportamiento social mediante la adopción de una serie de tradiciones, en la que el trabajo y el esfuerzo personal definen la construcción de un ambiente físico y psíquico que se proyecta sobre determinadas prácticas culturales, estableciendo con-

<sup>226</sup> (358) Tindall, George Brown y Shi, David E. *America: a narrative history*. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1995. Pág. 18

<sup>227</sup> (266). Johnson, Paul. *History of the American people*. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 81

<sup>228</sup> (266). Ibid. Pág. 107

diciones dinámicas para que diversos agentes y determinadas circunstancias permitan la modelación del suelo conquistado y colonizado a partir de relaciones económicas predeterminadas y orientadas a la implementación de una morfología urbana adecuada a ese medio en transformación.

La consecuencia de tal proceso es la urbanización del campo y la ciudad del entorno estadounidense, en tanto que son producto de los reiterados cambios económicos y de las acciones especulativas que los afectaron, así como de la aplicación de una elaborada tipología y una consecuente especialización del espacio producido, cuyo resultado es la objetivación financiera de cada uno de los métodos empleados para la explotación del territorio natural o urbano, en interacción con movimientos colectivos entre las diversas regiones que incidieron notoriamente en los postulados provisionales de la cultura del lugar y sus actividades propias, así como en políticas sociales darwinianas, no evolutivas, sino selectivas, que manipulaban las oportunidades de participación y de acceso al bienestar general, direccionando gradualmente la construcción y reelaboración de la ciudad.

En los textos, se descubre que cada vez más los historiadores se adhieren y emplean la tesis de las *hazañas de la frontera*, del progreso del pueblo, de lo perenne de sus orígenes epopéyicos, de los valores que han permanecido, como la franqueza y la voluntad de sus acciones para “colonizar” el territorio:

La inmensidad de la tierra aún sin descubrir, aún no hollada, escasamente poblada, que evocaba un enorme teatro experimental para el ejercicio de la libertad. De alguna manera, el hecho político más importante de la historia norteamericana es su vastedad y su misterio. [...] Este fue el hecho geopolítico dominante que se reveló a los colonos desde que llegaron al nuevo continente: si no les gustaba el sistema que habían fundado en la costa, y tenían

la audacia de intentarlo, podían internarse en aquel territorio. Nada, salvo sus propios temores, los detendría<sup>229</sup>.

Esta justificación del pasado solo oculta un desconocimiento de la realidad, como decía H. Lefebvre, “El progreso histórico, aquí como en otras ocasiones, se cumple a través de la destrucción de formas que tuvieron su momento de grandeza y fuerza”<sup>230</sup>, y que bien pueden resumir la creación de la nación del presente en el sacrificio de muchas de las convicciones y patrimonios del pasado para lograr su realidad presente y su posición en el contexto mundial, pues no es posible un recuento lineal y generalizado de lo acaecido para una nación extensa, geográficamente diversa, con un arraigo multisocial y con grandes diferencias económicas entre sus pobladores.

De la misma manera, la naturaleza del cambio no es un producto de la linealidad histórica, ya que las diferencias sociales y las profundas desigualdades que mellaron este país recompusieron progresivamente el esquema de orden y productividad del territorio, en tanto que la colectividad y su obsesión por el progreso llevaron a recomponer las bases sobre las que se había fundado el mito de la individualidad y el bienestar áulico.

Las particulares condiciones de este contexto continental, que ya han sido expuestas en los antecedentes, son los hilos conductores de la presencia de esas fuerzas que se movilizan principalmente por la codicia y el empeño en enriquecerse rápidamente, pues no prevalece la conciencia y la convicción de la nación, no existen sentimientos de convivencia común ni un dominio de las estructuras de la justicia y de lo sagrado, que llevarían a un equilibrio social compacto sin disoluciones. Por tales motivos, no hay mitos o leyendas que ubiquen a la población en un tiempo y un espacio específicos, ya que, debido a esta tendencia de lo presente, se han sucedido generaciones de pobladores que no han interactuado con su pasado.

---

<sup>229</sup> (266). Ibid. Pág. 66

<sup>230</sup> (303). **Lefebvre, Henri**. Du rural à l'urbain. [trad.] Javier González Pueyo. 3. Barcelona : Península, 1970, 1975. Pág. 36



Es posible que, por los mismos motivos expuestos, surgiera la congestión como una forma ineludible de la presencia natural del ser social sin condicionamientos éticos o morales cuando reside en la ciudad o cuando cambia de rol, lo que posiblemente hubiera vuelto al individuo un superviviente en medio de una colectividad cruda y realista por efectos de la persistencia del más fuerte, pues las directrices del progreso hicieron posible restringir sus emociones y sus acciones individuales en pro del beneficio, así como que la construcción de ciudades y edificaciones, cada vez más grandes o más altas, formaran parte de un sinsentido cultural, pues ya no había conceptos sino acciones que solo servían para llevar a la práctica métodos racionales de producción.

La referencia a la ciudad de Chicago, New York o cualquier otra localidad lo es también a sus anteriores condiciones políticas, sociales y territoriales que se definieron progresivamente con claridad a partir de unos modelos de gestión del suelo, en los que se adoptaron cambios precisos orientados hacia un proceso *institucionalizado* de construcción de la metrópoli en territorio norteamericano. Ese ordenamiento no es jerárquico, sino jurídico, obedece a las condiciones político-administrativas únicas en su relativismo y permisibilidad para hacer frente al capital financiero, en tanto que todos los procesos de configuración de la sociedad son modos flexibles y tolerantes, por lo que es posible intervenir casi de cualquier manera para construir y adecuar el espacio a las necesidades siempre cambiantes, no solo de los poblados, sino del país en general. El uso de nuevos sistemas instrumentales era obligatorio para hacer más eficiente la explotación y la transformación del contexto. De esta manera, el aprovechamiento de los recursos naturales, la construcción de redes de comunicación por vías, canales o ferrocarriles, y la industrialización acelerada necesitaron siempre de nuevas formas de intervención, tanto conceptuales como técnicas.

Estas nuevas formas de intrusión en la ciudad, por medio de la construcción, son la especulación y la congestión, prácticas empíricas de ciertos gremios o colectividades para el lucro o la ganancia ocasional, debido a las variaciones o fluctuaciones del bien o la mercancía. Esto también es

visto desde otro punto de vista: la actuación del colectivo ciudadano ante el menudeo en los modos sociales que explican la reventa, el agiotaje o la pignoración, que buscan sacar provecho de los fenómenos que suceden a su alrededor con el fin de aumentar significativamente el valor de residir en la ciudad, tanto por las acciones inmediatas de construir para lucrarse como por las necesidades creadas por los objetos manufacturados como los muebles, los pequeños electrodomésticos, la comida procesada, entre otros, que han sido introducidos para el respaldo de ese mismo hecho de residir en la urbe. Estas disposiciones, cada vez más refinadas, hacen posible y conforman la necesaria unidad urbana. En este caso, son las anomalías sociales las que incrementan el valor del contexto urbano por la oferta y la demanda. Los denominados “males necesarios”, como el consumo y la dependencia de los servicios básicos y tecnológicos, al igual que los excesos, las licencias y los vicios que complementan el concepto general de la ciudad son procedimientos concebidos artificialmente para crear el perfeccionamiento de la metrópoli.

Estas líneas de acción recíproca de la ciudad norteamericana del siglo XIX se presentan como un lugar excepcional que hizo su tránsito a la Modernidad, por las inéditas interrelaciones y difusiones de las recién creadas especializaciones y aplicaciones en las actividades industriales y mercantiles. En este caso, la ciudad es cada vez más grande y más compleja, asimilada metafóricamente a un organismo, debido su diversidad, complejidad e interdependencia hacia una unidad creada por las acciones colectivas, más que como un escenario académico. Siendo la ciudad de Chicago un ejemplo, como tantas otras urbes, donde el aumento de la población conlleva a una significativa extensión territorial, situación que era considerada como un beneficio de las estructuras urbanas en crecimiento (Fig. 165-167);

Chicago añadió 133 millas cuadradas (344 kilómetros cuadrados) en 1889. En 1898 la ciudad de Nueva York fue creada, al pasar de 44 a alrededor de 300 kilómetros cuadrados (114 a 777 kilómetros cuadrados), la adición de cerca de dos millones de personas en el proceso. Esta consolidación tomó en Brooklyn, la cuarta



Fig. 165. Ilustración del lugar de la fundación de Chicago 1820.



Fig. 166. La ciudad de Chicago en 1840.



Fig. 167. Loop de la ciudad de Chicago en 1873

ciudad más grande del país en ese momento. Tales aumentos dramáticos fueron motivados por una combinación de orgullo cívico y la creencia de que un tamaño más grande haría servicios urbanos más eficientes al permitir la mejora de la regulación de los asuntos empresariales y sociales<sup>231</sup>.

Por tal motivo, se crearon diversos órganos de gestión de servicios públicos y privados que ayudaron a solucionar problemas comunes que se configuraron por el crecimiento y la expansión de la ciudad, como es el caso de los sistemas de transporte que incidían particularmente en grandes infraestructuras urbanas, en las condiciones laborales y de habitación de la población y en las grandes densidades modificando el entorno de la ciudad;

Empresarios en Boston y Chicago construyeron líneas elevadas hacia el final del siglo XIX, y uno se inició en Filadelfia en 1903 —como en todas las ciudades con núcleos urbanos densamente urbanizadas—. El (elevado) de Chicago fue inaugurado en 1892

como parte de los preparativos de la ciudad para la Exposición Mundial Colombina de 1893 [...]. Se había calculado que los teleféricos existentes y tranvías de caballos no serían adecuados para llevar a las multitudes esperadas. El (elevado) de Chicago fue construido por Charles Yerkes, un empresario importante y dueño de negocios turbios mediante maniobras políticas (Platt, 1991), que unificó el sistema de transporte público mediante el uso de su considerable poder de manipulación. Comenzó con el sistema de teleférico en la década de 1880 y fue muy rápido para sustituir la energía eléctrica. Luego desarrolló “el elevado” del Loop, inicialmente impulsado por vapor y luego por la electricidad, para sustituir el sistema de cable para coches en el distrito central de negocios. La línea del Loop fue integrado con el sistema de metro ligero de cercanías de Chicago<sup>232</sup>.

Estas actividades de ocupación y urbanización del territorio, de transporte y de comercio usualmente dependen de procedimientos técnicos particulares para organizar el espacio, pues fue en la región —la de los grandes lagos—, antes que en la urbe, donde se instauró esta dinámica

<sup>231</sup> (300). **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 5

<sup>232</sup> (300). Ibid. Pág. 40



Fig. 168. Dankmar Adler y Louis Sullivan. Edificio Auditorium. Chicago. 1886.

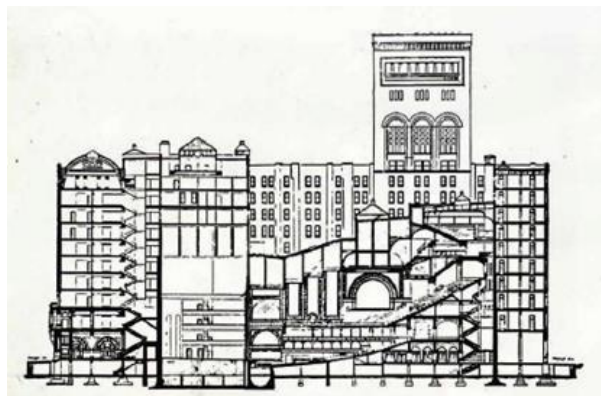


Fig. 169. Dankmar Adler y Louis Sullivan. Sección del Edificio Auditorium en donde se aprecia su espacio múltiple, Chicago. 1886.

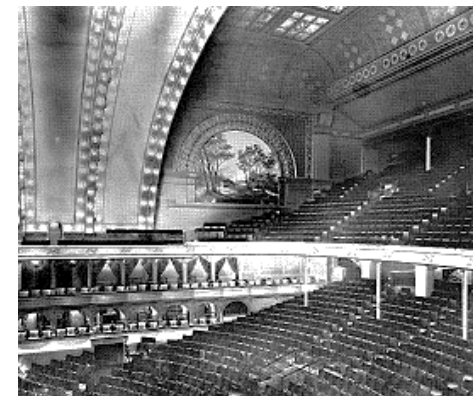


Fig. 170. Dankmar Adler y Louis Sullivan. Interior del teatro, Edificio Auditorium. Chicago. 1886.

creadora, y a donde fueron llegando un sinnúmero de inmigrantes de diversas nacionalidades y de múltiples ocupaciones, con la necesidad de la nueva urbe o del recién fundado establecimiento urbano que permitiera incluir sus rutinas de trabajo.

Las operaciones que posibilitan la inserción a la ciudad de una heterogénea población están intensamente definidas por la densidad, la técnica y la especulación. De ahí que sea necesario verificar constantemente los recursos materiales y conceptuales que sirven para su planteamiento y construcción. En este caso, nos referimos a los métodos que hicieron un tránsito distintivo y particular de la ciudad europea a la urbe norteamericana, así como a los cambios socioculturales de esa sociedad inmigrante hacia el entorno que los acogió. Las diversas maneras que surgieron para la reorganización de un espacio, en origen tradicional, así como las nuevas posibilidades económicas que se dieron después de la Guerra Civil generaron el cambio de formulaciones neutras a la independencia de los nuevos métodos científicos aplicados a las estructuras de la metrópoli. Los sistemas que lograron dicho cambio fueron los inmuebles que ejemplifican dicho transcurso, pues la arquitectura, de la mano de los nuevos arbitrios anteriormente expuestos, hizo posible la congestión y otras acciones afines.

La línea de avance en la apertura de nuevas fronteras en las artes y las ciencias es la forma que queda de las drásticas transformaciones de la urbe, que son el producto de sus metodologías especializadas, debido a un desarrollo técnico y social de gran envergadura. Entre estas nuevas extensiones instrumentales que han facilitado la creación de espacios de gran amplitud e importancia, se cuenta la congestión, que es uno de los resultados de la productividad urbana que ha acaparado la atención de la ingeniería, las industrias especializadas de la construcción y los promotores inmobiliarios, más que la arquitectura, el urbanismo o las ciencias sociales.

Un ejemplo de edificación en la que se efectúan dichas convenciones o representaciones del espacio industrializado es el edificio Auditorium en la ciudad de Chicago, de los proyectistas Dankmar Adler y Louis Sullivan, construido de 1886 a 1889 (Fig. 168-170). El Auditorium expone los nuevos procedimientos de combinar diversos usos con las recién implementadas tecnologías, así mismo, de crear una nueva arquitectura bajo los requerimientos de una nueva ciudad, ya que era un pro-



ducto excepcional de la filantropía<sup>233</sup> de Ferdinand Wythe Peck, un promotor inmobiliario de la ciudad que aspiraba a que el Auditórium fuera un teatro para el pueblo.

Esta edificación expresa tempranamente una nueva combinación de dominio territorial, pues es el resultado de la asociación de empresarios de la metrópoli que estaban conscientes de los nuevos procedimientos técnicos que hacían posible una orientación entre la sociedad y urbe multifacética. La edificación se enfoca en el teatro, como el lugar representativo de la ciudad de Chicago, pero se rodeó con habitaciones de hotel, oficinas y comercio, lo cual indica una aplicación apropiada para rentabilizar el suelo urbano a sus máximas capacidades, sin que este pierda su vocación pública. Esto, acorde con los procedimientos conceptuales y las estructuras físicas aptas para ese fin, las cuales se traducen en la superposición de una ideología de “lo financiero” a la de “la congestión”.

En las referencias de diversos autores sobre la vida de L. Sullivan, se reflexiona paralelamente sobre los hechos que controlaban la realidad

---

<sup>233</sup>En Estados Unidos, el altruismo forma parte de una especie de “convenio social” de los que han logrado acercarse más a la idea de progreso personal, su origen es el “despotismo ilustrado”, que es el desinterés de la acción generosa, que fue adoptado por naciones liberales, en las que la donación forma parte de la cultura o de la moda. “[...] a causa de los eventos históricos del siglo XIX, así como de la tradición filantrópica de la Ilustración, los liberales ingleses comienzan a preconizar un cierto grado de intervención estatal en favor de los oprimidos o de los menos favorecidos”. (216). **Giner, Salvador.** Historia del pensamiento social. 10a ed. ampliada y actualizada. Barcelona : Ariel, 1967, 2002. Pág. 404

<sup>234</sup> La tienda Marshall Field and Company, en la ciudad de Chicago, era en su momento (1885-1887) el más grande almacén comercial de la ciudad, así como el diseño más importante de Henry Hobson Richardson para el mundo de los negocios. Este inmueble se convirtió en una referencia formal y funcional para las tiendas por departamentos y para la distribución de productos para mayoristas en el Medio Oeste. Además, este inmueble es significativo porque busca la identidad de un estilo y de unas formas arquitectónicas adaptables al contexto norteamericano, con los que se concilie el ideal representativo con el espíritu empresarial del comerciante de Chicago. Esto demuestra, como otras edificaciones similares, la supremacía de las condiciones técnicas del edificio y su referencia especulativa por medio de su construcción, tal como fue observado por L. Sullivan y referenciado en el texto *Architecture Ambition and*

de la ciudad de Chicago, una urbe cuya identidad de pensamiento colectivo es precisa, así como las reflexiones del arquitecto más representativo de la ciudad. Sullivan cuenta con la ventaja de exponer con claridad, no solo la tendencia de la arquitectura de ese momento, sino del ánimo del contexto y su vocación artística por intermedio de sus empresarios. Así mismo, él se convierte en referencia de las actuaciones del sistema que hizo posible estos logros en la producción urbana mediante sus conocidos escritos o por intermedio de sus edificios más significativos<sup>234</sup>.

En la siguiente referencia de Bush-Brown, se encuentra una inusitada confianza en las decisiones del arquitecto como representante social, así como en lo singular de la capacidad funcional del Auditórium que, por su tamaño y año de emplazamiento, se convierte en uno de los primeros ejemplos de la congestión.

La fama de Adler y Sullivan se basó en el Auditórium de Chicago (1886-89), que revelaba sus conocimientos técnicos, pero también su indecisión en cuanto a los problemas estéticos. La idea

Americans, de Wayne Andrews: “Este gigantesco bloque de negocio de siete pisos fue creado para el más impasible de los hombres de negocios de Chicago, y un arquitecto menos imaginativos nunca se hubiera atrevido a dibujar algo tan imponente como los arcos que llegaban hasta el cuarto piso. Pero Richardson, quizá lo realizó porque intuía que el príncipe- comerciante estaba a punto de crear la más grande de las fortunas de Chicago —\$ 120 millones de dólares—. Así, no menos, no dudó en dramatizar el éxito de su cliente. [...] A quien impresionó de manera especial fue a Louis Sullivan, el arquitecto de Chicago, que habría de encontrarse más cerca que cualquier otro arquitecto para encontrar la solución ideal para el establecimiento del comerciante y su trabajo. Él estaba de acuerdo con todos los demás arquitectos que la estructura (la tienda Marshall Field and Company) era ‘masiva, digna y simple’, la comparó con un oasis ‘de cuatro esquinas destacándose su color marrón’, de igual manera, Sullivan comentó que era ‘un monumento al comercio, al espíritu del negocio organizado, con el poder y el progreso de su tiempo, de su fuerza y con los recursos de la individualidad del personaje; espiritualmente, se erige como el repertorio de una mente, lo suficientemente grande, lo suficientemente valiente para hacer frente a estas cosas, dominarlos, absorber de ellos y renunciar a ellos otra vez directamente, impresionado con el sello de una personalidad grande y poderosa”’. (304) **Andrews, Wayne.** *Architecture, ambition, and Americans : a social history of American architecture.* New York : The Free Press of Glencoe, Collier-Macmillan limited, 1947, 1964. Pág. 163-164

para un auditorio empezó con los éxitos del Festival de la Opera en la primavera del año 1885, que impulsó a su organizador, Ferdinand W. Peck, a buscar fondos para una Opera permanente destinada a teatros, bailes, conciertos sinfónicos y convenciones políticas; y para que rindiera beneficios decidió incluir un hotel y oficinas comerciales. La confianza de Peck en los conocimientos de Adler, referentes a la acústica, equipos mecánicos y circulación, llevó el encargo a Adler y Sullivan, en el verano del año 1886. Pronto tomaron una decisión: un teatro rodeado por las habitaciones de un hotel, con oficinas comerciales situadas en una torre sobre la entrada al teatro<sup>235</sup>.

Esta singular evolución de la organización estética de las estructuras urbanas se refiere a los procesos de racionalizar las variadas propuestas bajo el concepto unificador del arte, las cuales nacen de una ciudad floreciente a todos los niveles. Esto forma parte importante del ambiente urbano de la ciudad de Chicago, cuya principal iniciativa era una búsqueda del estilo propio. En *Roots of Contemporary American Architecture. A series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present*, L. Mumford expresa con claridad lo que se consideraba importante a nivel formal para el morador de las ciudades: una integración política entre las diversas fuerzas del progreso material de la ciudad que los podía incorporar apresuradamente a la corriente histórica como una de las naciones desarrolladas o como una civilización destacada.

Cuando vio Schinkel las fábricas de algodón de Manchester, apropiadamente la aclamó como el origen de una nueva arquitectura. Desafortunadamente, la mayoría de los contemporáneos de Schinkel en la arquitectura, incluso en Estados Unidos, carecían de su visión o su poder de imaginación para captar o para suavizar la barbarie evidente de las nuevas ciudades industriales, los ilustres arquitectos del siglo XIX se refugiaron en las formas muertas

de culturas anteriores, fueron reacios a cambiar los antiguos sistemas de construcción, a fin de utilizar más plenamente los nuevos materiales y procesos técnicos, que eran aún más renuentes a abandonar las viejas máscaras, consagrada por uso prolongado en la iglesia y el palacio<sup>236</sup>.

A pesar del dominio de las técnicas constructivas, este asalto a la historia por parte de los arquitectos no era suficiente para verse a sí mismos, ya que este periplo de la arquitectura, en busca de la identidad, es el resultado de las iniciativas académicas y de un romanticismo de las clases burguesas emergentes. De igual manera, existen otras variables en el seno de la nueva metrópoli, como, en primer lugar, los sistemas sociales vivos o los grupos naturales de la nueva sociedad que nacen de la nueva economía urbana y de las insospechadas posibilidades laborales y de especialización que surgieron de las vertientes técnicas y culturales. Estas iniciativas de la nueva clase media, que afectan la demografía, su organización y sus necesidades básicas, han evolucionado a la par de los procesos anteriormente descritos. En segundo lugar, se encuentra la variable que corresponde a los sistemas industriales, que fortalecieron su capacidad de desplegarse y de progresar gracias al consumo de las comunidades urbanas, a las que un cerrado mercado manufacturero y mercantil deben su razón de ser.

La ciudad ya no es un estado estacionario de la fabricación y la utilidad. Los sectores o las áreas de la metrópoli se mantienen vigentes por la eficiencia de sus mecanismos y las tensiones en su interior, pero, por necesidad de crecimiento, necesitan movilizarse en pro de las nuevas capacidades productivas y de una mayor funcionalidad en sus instalaciones. Todas estas variables estimulan el crecimiento cuantitativo y congestionado de la ciudad, su formalización racional y su eficacia científica, una evolución de la organización económica y social del espacio

<sup>235</sup> (305). **Bush-Brown, Albert.** Louis Sullivan. [trad.] Victor Scholz. 1. Barcelona : Editorial Bruguera, 1960, 1964. Pág.15

<sup>236</sup> (302). **Mumford, Lewis.** A Backward Glance. Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present. New York : Reinhold Publishing Corporation, 1952, 1956. Pág. 6-7



Fig. 171. Estructura urbana del loop de Chicago, 1868.

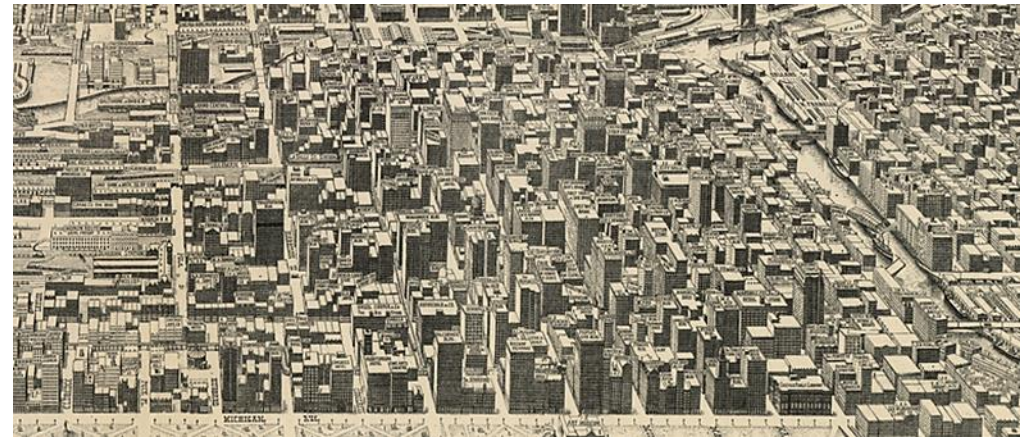


Fig. 172. Estructura urbana edificada del loop de Chicago, 1916.

privado, público y representativo que, a la vez, es una realización artística, e identifica las producciones metodológicas e instrumentales en la ciudad norteamericana del siglo XIX.

Esta producción que, en términos generales, es novedosa busca consolidar un orden social por medio de la construcción apresurada del entorno, situación que ha condicionado la dinámica del espacio de la ciudad de Chicago, de la que podemos decir que es fidedigna a sus valores iniciales de generar de manera continua un organismo urbano, ya que se trata de un asentamiento territorial en una llanura sin referencias históricas relevantes, con un preciso uso tecnológico aportado por grupos de inmigrantes, particulares y personas de empresa, donde hay una intervención práctica sobre el territorio con las condiciones urbanas aportadas por la grilla clásica norteamericana (Fig. 171-172). Estas condiciones cuentan con trascendencia política por tratarse de un entorno que es formalizado por la trashumancia de los pobladores, quienes, al llegar a nuevos territorios, le imprimen valoraciones particulares a sus realizaciones, con la proyección de sus aspiraciones materiales de ganancia económica, la necesidad psicológica de un gran tamaño y una adecuada singularidad en la forma.

La idea habitual que se tiene de la ejecución urbana en las ciudades estadounidenses es que las decisiones son tomadas por los grandes *trusts* financieros o inmobiliarios, los cuales se trasladan al sector público y estatal y deciden cómo debe ser la intervención o la creación del espacio. La democratización de las formas de urbanización, en las que interviene la población con sus prácticas de trabajo, se convierte en un antecedente del proceso de modernización constante de la urbe en desarrollo, por tratarse de una sucesión de hechos que son el resultado del rol social, pues no hay elementos circunstanciales que puedan afectar la política urbana, siendo el poder local o la sociedad en su conjunto como “una pirámide de poderes, en cuya cúspide se encuentra una élite, formada en la mayoría de los casos por los hombres de negocio de la comunidad”<sup>237</sup>, los cual constituye escenarios y modelaciones preestablecidos que determinan la representación urbana.

M. Castells define la importancia de estos círculos democráticos en Estados Unidos a partir de su influencia en las realizaciones urbanas, ya que están estrechamente direccionadas por la política local.

<sup>237</sup> (237). **Castells, Manuel.** La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 292



En la tradición sociológica, el tema de la política urbana y el del poder local, entendido a la vez como proceso político en el seno de una comunidad y como expresión del aparato de Estado a nivel local, están estrechamente imbricados. Esta fusión, históricamente determinada por la autonomía de las comunidades locales norteamericanas, tiene importantes consecuencias, en la medida en que vuelve a tratar la gestión de los problemas urbanos como esencialmente determinada por la escena política local, considerada en sí misma como expresión de una especie de micro-sociedad, la “comunidad”<sup>238</sup>.

Estas prácticas urbanas en las que interviene el comerciante o el dirigente gremial que ha logrado una fortuna o ha forjado un poder político son usuales en la sociedad estadounidense, debido a las ya reconocidas condiciones que otorga el marco urbano por el flujo migratorio, el cual sigue una serie de metodologías especulativas para la ocupación y el usufructo del contexto de las ciudades. En esto encontramos una primera congestión, la que se ocupa de la construcción del lote urbano y que satura el espacio habitable mediante una arquitectura utilitaria y espacialmente densa, ocupando la totalidad del predio. Una segunda congestión se refiere al sector urbano, esta es la que, una vez abarcado el territorio de la ciudad y colmado el espacio propuesto por los límites de los servicios públicos o domiciliarios, emerge la discontinuidad del tejido de la ciudad, impuesto por el desorden de las actividades económicas y administrativas, en tanto que los procesos y las estructuras espaciales se complejizan significativamente, sobredimensionándose gracias a la inexistencia de las normas urbanas.

La primera congestión es inevitable, pues es la conjunción de la economía y la población, y se considera positiva por la expansión continuada en el interior de las edificaciones y por las soluciones eficaces para el

incremento de la altura, ya que produce grandes cambios técnicos y controla las variaciones del crecimiento excesivo de la población. Por otra parte, la segunda congestión se considera negativa, pues al superar las capacidades económicas y administrativas de la ciudad, así como los límites de lo admisible en cobertura del espacio público, privado y de servicios, se expande por el territorio y la calidad del mismo medio se ve afectado, dando lugar a pobres infraestructuras y a procesos disímiles e intensos que incrementan la congestión para dar solución a la metrópoli en su conjunto.

En Estados Unidos, el principal centro de la producción, hasta mediados del siglo XIX, fue el campo, desde entonces, este se desplazó lentamente hacia la ciudad. Aunque la mayor parte de las prácticas económicas estaban ligadas a la tierra, puesto que allí se daba la producción de alimentos y los recursos materiales que servían de sustento a las actividades urbanas. La ciudad se empezó a considerar como el lugar conveniente para los manejos mercantiles, el centro de acopio y distribución de las materias primas porque las urbes eran nudos ferroviarios, centros de procesamiento y de especulación por parte de la iniciativa particular. Así, al incrementarse su importancia, la ciudad se convirtió en el centro de las formas de la manufactura, creciendo significativamente, diversificándose y aumentando su oligopolio, en tanto que las industrias y las actividades comerciales invirtieron en el cambio de las formas de productividad, en la construcción de almacenes y edificaciones, la compra de solares urbanos y el control del territorio. La influencia del campo se vio mermada por la crisis tecnológica y el aumento del trabajo servil, así como por la ampliación de las relaciones industriales hacia la ciudad, por los centros de producción y por la transformación de las materias primas<sup>239</sup>, igualmente, por la aplicación de nuevos mecanismos instrumentales de estructura funcional como la congestión y la zonificación

---

<sup>238</sup> (237). *Ibíd.* Pág. 292

<sup>239</sup> “El gran comercio de toda sociedad civilizada es el que se desarrolla entre los habitantes de la ciudad y los del campo[...] Consiste en el intercambio de productos en bruto por productos manufacturados[...] El campo abastece a la ciudad de medios de subsistencia y de materias manufacturadas. Puede decirse justamente que la ciudad,

en la cual ni hay ni puede haber reproducción de los medios de subsistencia, consigue toda su riqueza y sus medios de subsistencia del campo”. (306) **Smith, Adam.** *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations.* [trad.] Gabriel Franco. Edwin Cannan. México : Fondo de Cultura Económica, 1863, 1958.pág. 401

en zonas consideradas productivas, por lo general áreas centrales, periféricas o en sectores residenciales. Ese proceso se considera, en la ciudad del capital, una renovación necesaria de las estructuras y una concentración y, a la vez, una expansión de las actividades que tendrían un gran impacto en las definiciones estratégicas de intercambio comercial y humano entre el campo y la ciudad, en tanto que las gestiones del suelo urbanizado, las relaciones político-administrativas y los mecanismos de actuación para organizar a la población se encuentran entre las características que definen ideológicamente la congestión.

Al ir reemplazándose los sistemas que dependían del campo, como el suministro de la fuerza laboral y algunos bienes y servicios, se incrementaron las tensiones y las condiciones extremas en la organización y distribución de los medios y los recursos que afectaban al habitante. Ahora, los productos y sus transacciones no provenían del campo sino de la ciudad misma, llegando a institucionalizarse los servicios manufacturados, así como a organizarse colectivamente los procesos de crecimiento y de renovación de las estructuras metropolitanas. De esta manera, se extendieron las necesidades de los pobladores, debido a los cambios extremos de una incipiente sociedad urbana que se estaba creando, multiplicándose exponencialmente y necesitando nuevas condiciones de organización espacial para sustentar este cambio acelerado.

En este drama urbano también coexistían condiciones que eran menos científicas o sociales y más del entorno conceptual de los elementos de la naturaleza, del entorno del campo o el ecosistema, el cual había sido primero explotado y después abandonado por el beneficio de la ciudad. Era frecuente encontrar reacciones del común y de los facultativos ante estos cambios terminales de la urbe en cuanto a una serie de nuevas reflexiones que pretendían orientar la capacidad crítica de los pobladores al enfrentarlos a los nuevos retos que surgían con la domesticación del entorno y que exigían una apreciación más profunda del daño que se le ocasiona al medio natural y construido. De la misma forma, se hacía referencia al pasado desde una visión romántica de la historia de

las culturas, desde la que se observa que el “descubrimiento” de la capacidad mecánica de las formas de la naturaleza, su solvencia funcional, es digna de ser imitada siguiendo una inclinación sensible en la añoranza de las vertientes de la sustancia del hombre o del entorno al que está integrado.

Encontramos este tipo de teorías revisionistas del estado ambiental y cultural de las ciudades tanto en el movimiento americano trascendental —el legado de Ralph Waldo Emerson y Henry David Thoreau— como en una serie de teóricos alemanes que seguían un idealismo romántico en el marco del reciente desarrollo de una psicología estética, la organicidad de la arquitectura y la formulación de las tesis funcionales que forman parte del sustento de las teorías de la arquitectura moderna.

Estas tesis, sobre las consideraciones técnicas realizadas en un contexto más amplio, se observan como ejemplo en el colectivo social de las nuevas ciudades del Oeste norteamericano:

Una nueva revista, *The Western Architect and Builder*, defendía la arquitectura vernácula de Saint Louis y de Chicago. Esta revista comentó la fascinante eventualidad, propuesta por el historiador y crítico francés Viollet-le-Duc, de que pudiera surgir una nueva arquitectura sobre estructura de hierro, posibilidad que los americanos veían brillantemente iniciada en el Crystal Palace, de Joseph Paxton, en Londres, en 1851. Las manifestaciones de Viollet-le-Duc en favor de una arquitectura que expresara su sistema de estructura metálica era una clara llamada a un modo de construir no histórico, y los habitantes de Chicago empezaron a hablar de esto como realismo estructural y “construcción racional”<sup>240</sup>.

Sin embargo, esta naturaleza del cambio es más norteamericana que europea, pues había la necesidad de encontrar una serie de ideologías o justificaciones para emplazar las nuevas obras de arquitectura en las ciudades recién fundadas, sin el hartazgo de la historia o de las condiciones opresivas de una vieja sociedad, ya que la presión no consistía

<sup>240</sup> (305). **Bush-Brown, Albert.** Louis Sullivan. [trad.] Victor Scholz. 1. Barcelona : Editorial Bruguera, 1960, 1964. Pág. 13

en el peso de las tradiciones o los requerimientos del medio estratificado, sino en las nuevas clases emergentes, las imposiciones de la industria y las necesidades de identidad en la búsqueda de una nueva cultura. Estas tendencias eran representadas de manera temprana por Frederick Law Olmsted, William R. Emerson, Peabody and Stearns, Bruce Price, Stanford White y Henry Hobson Richardson, entre otros. Ellos ejemplificaban esa corriente de pensamiento caracterizada por una honradez ética que salvaguardaba la integridad personal del artista y su responsabilidad moral hacia el colectivo de las grandes urbes. Los escritos y opiniones consignadas en conferencias o artículos de periódico, de amplia difusión en este tiempo, constituían uno de los baluartes de la comunidad civil, los cuales eran respaldados por el sistema democrático hacia la libertad y difusión permanente de las artes.

## 2.5 Ejemplos de la transformación

América está determinada por la propiedad privada. A veces, nosotros respetamos sus líneas fronterizas, incluso más de lo que veneramos las características naturales de la tierra. La adquisición de la tierra como propiedad privada para fines residenciales o agrícolas alimentó las primeras olas de colonización, así como las olas posteriores de la exploración y la expansión que ha producido el esquema básico territorial de los Estados Unidos. La actividad pública de hacer pueblos y ciudades fue parte de ese desarrollo<sup>241</sup>.

La ciudad estadounidense se caracteriza por la ausencia de categorías de espacio público, pues prevalece un concepto básico de calles y man-

zanas y un trazado urbano excesivamente simplificado, con una partición en manzanas y lotes cerrados con un mínimo espacio público (Fig. 173-174). La edificación obedece a una parcelación rigurosa en mallas geométricas, lo cual hace que el lote urbano dispuesto para la obra sea estrecho de frente y profundo. Esta unidad arquetípica esencial es la que se repite en los cientos de nuevas ciudades que se fundaron durante la primera oleada de colonización.

A partir del establecimiento y la consolidación de las ciudades que poblaron el Medio Oeste estadounidense, se procuró, en algunos casos, una modelación de patrones europeos, con avenidas, bulevares, diagonales, etc. Este era un urbanismo nuevo, pero incomunicado con la verdadera realidad social, ya que se trataba de contextos en los que no había exigencias de nuevos roles, y donde confluían creencias o reconocimientos muy generales del espacio o del entorno que les rodea. Así mismo, no respondía a la vida misma de sus habitantes y a sus fines prácticos, pues se halla ausente cualquier arte o condición científica. Por norma general, no existe un diseño urbano con un claro beneficio colectivo, sino una disposición ordenada de elementos, ya sean estos predios, calles o edificios, cuyo fundamento es el encarecimiento del terreno y la imitación de las formas llevada al extremo que, como expresaban los arquitectos de la época, conducían a otros individuos no preparados a asumir las condiciones que se suponen serían del artista o del arquitecto en los procesos creativos del edificio por parte del especulador, el inversor y el industrial.

Carl W. Condit<sup>242</sup> halló una coexistencia entre la tendencia más exactamente artística y la declaradamente racional y funcional con respecto a los fines en la llamada escuela de Chicago: “Las

<sup>241</sup> (307). **Easterling, Keller.** American town plans : a comparative time line. New York : Princeton Architectural Press, 1993. Pág. 5

<sup>242</sup> Se hace referencia al estudio realizado desde el año 1952 en adelante por C. Condit de la denominada “Escuela de Chicago”, sobre los cambios efectuados en el medio colectivo por la presencia arquitectónica y tecnológica en dicha ciudad, (308), referencia tomada por H. Berndt, A. Lorenzer y K. Horn, con base en las nuevas categorías

científicas, funcionales y sociológicas que dicho proceso identifica debido a la inéditas categorías de producción y a las nuevas formas de dominio que ello implica en el tejido urbano. **Condit, Carl W.** The Chicago school of architecture : a history of commercial and public building in the Chicago area, 1875-1925. Chicago : University of Chicago Press, 1964. Pág. 1

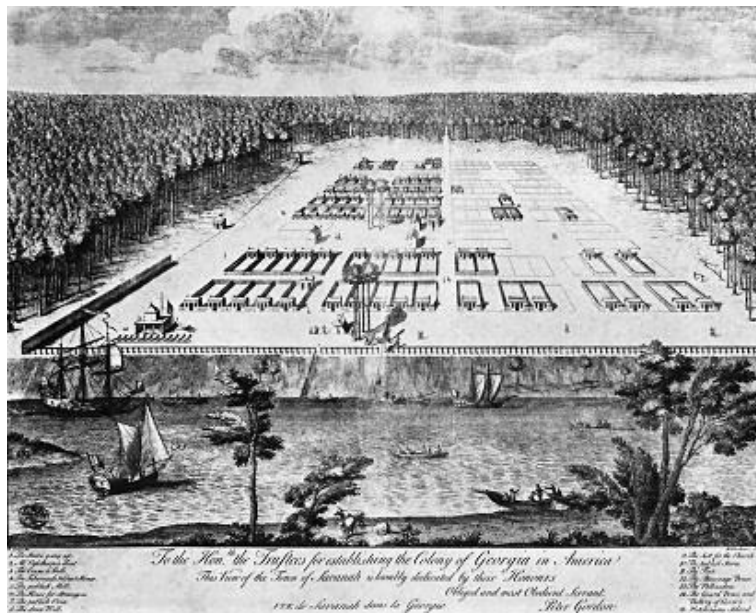


Fig. 173. Vista de Savannah, Georgia: 1734

conquistas arquitectónicas y técnicas de la escuela de Chicago signaron el nacimiento de un nuevo estilo arquitectónico, pero fueron al mismo tiempo la culminación de una evolución estructural ocurrida a lo largo del siglo precedente. Este doble carácter se reflejaba en la coexistencia en la escuela, durante el período central de su historia, de dos orientaciones principales. Una fuertemente utilitaria, caracterizada por una rigurosa adherencia a la función y a la estructura, era en gran parte una derivación de ciertas formas de construcción urbana popular vigente en Europa y en la costa oriental de Estados Unidos; la otra, formal y plástica, era el producto de un nuevo vigor teórico y de la consabida voluntad de crear, a través de ricas formas simbólicas, un nuevo estilo que fuera expresión de la cultura norteamericana de ese tiempo”<sup>243</sup>.



Fig. 174. Plano de Great Bend, Kansas, 1882. En este se aprecia la disposición racional del tejido urbano para el conjunto de ciudades del Medio Oeste estadounidense.

El principio del cambio del espacio social en las urbes norteamericanas, es la función o la intervención de la lógica interna del colono, sin contradicciones entre lo que desea y lo propuesto, ya que no hay deterioro de viejas estructuras ni demandas por alguna situación de hecho que haya sido establecida, ya que todo es nuevo y nace de una insólita dinámica social. La ciudad de Chicago ha establecido la creación de unidades básicas de diseño, tipologías o ideas directrices, que abstraen la problemática del diseño de la urbe con un trazado claro y eficaz, sin el recurso de la exaltación de la historia como una copia del pasado, en tanto que solo se incorpora retrospectivamente un funcionalismo adecuado a la tradición legítima, de lo habitual o lo cotidiano como fuente de una ideología social de valores comprobados.

<sup>243</sup> (278). **Heide Berndt, Alfred Lorenzer y Klaus Horn.** Architektur als Ideologie. [trad.] Julieta Ballvé. Buenos Aires : Nueva Visión, 1968, 1974. Pág. 98

En esta usurpación de las funciones del arte por parte de comerciantes y agentes inmobiliarios, se fueron presentando distintos grupos o individuos que se caracterizaban por su ascenso social, y que estaban respaldados por el mérito económico y por poseer una serie de valores utilitaristas, comportamientos y actitudes *naturales*, sin pretensiones universales que paulatinamente fueron conformando las nuevas sociedades urbanas norteamericanas. Las clases sociales en ascenso no eran cosmopolitas, eran conservadores en el sentido que necesitaban mantener el *statu quo* de una sociedad represiva y aparentemente sin interés por lo nuevo, pero esto no impedía que se abstuvieran a sus propias condiciones y capacidades, debido a un marcado liberalismo comercial y corporativo, una paradoja social, ya que también incidía una profunda convicción religiosa, heredada de protestantes, calvinistas o refugiados que huían de las ásperas condiciones ideológicas o políticas de sus países de origen, pero que no era incompatible con las transacciones comerciales. Estos grupos crecían a medida que evolucionaba la nación y se consolidaban en sus ciudades, refrendando su capacidad personal de progreso y su libertad de acción. Estas circunstancias crearon una identidad y orientaron nuevas maneras de proveer formas o contenidos espaciales adecuados a sus necesidades o convicciones, como la construcción de viviendas, comercios y oficinas, pero también en las demandas de infraestructura y servicios, aunque los resultados fueran bastante desiguales entre una ciudad y otra, debido a una sucesión de crisis agrarias, laborales y bancarias que afectaron a la población urbana hasta principios del siglo XX.

---

<sup>244</sup> (275) **Faulkner, Harold Underwood**. American Economic History. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 343

<sup>245</sup> La especulación urbana está ligada a los problemas de la congestión, como una de las formas más eficaces de la producción económica y espacial. Pero, para llegar a la sobredimensión de las áreas urbanas, ya sea en cuanto a la población o las actividades, se necesita de múltiples factores externos que se encuentran basados en la administración del territorio urbano y sus fuentes de riqueza. “La base económica sobre la que se rige la ciudad se basa, de hecho, en la especulación de los suelos y los edificios, en la que están comprometidos operadores económicos a los que la continua y creciente demanda de construcciones garantiza inversiones con márgenes de beneficio altísimos. Dicho proceso está alimentado por dos factores concomitantes: por un lado la

Estos cambios, cada vez más gravosos y llenos de dificultades, entre la urbe y el espacio social del inmigrante se reflejan de manera significativa en la historia económica de las ciudades:

En la década de 1840, se produjo un marcado cambio. La inmigración aumentó rápidamente en esa década, hacinándose en las ciudades y creando una competencia entre la clase trabajadora que pronto se tradujo en la baja de los salarios. A partir de la crisis de 1837, prácticamente todas las industrias experimentaron reducciones radicales, en una época en que el costo de la vida, especialmente en las ciudades iba en aumento<sup>244</sup>.

De igual manera, estas dificultades e inestabilidades económicas también forman parte de una cultura de la oportunidad y el libre albedrío de la sociedad norteamericana en la que el deterioro acelerado de los marcos residenciales y comerciales, causado por la implantación de nuevas formas industriales y avivadas por las periódicas crisis comerciales, impulsaron reiteradamente el movimiento económico de las ciudades, así como de las políticas de reforma y defensa de los trabajadores. Por otro lado, la producción y sus promotores, inevitablemente, decidían el futuro de la ciudad que, ante todo, estaba la salvaguarda de los mecanismos que hacen posible el proceso especulativo<sup>245</sup>, lo cual es un componente de las diversas facetas que se dan en la lógica del beneficio, en la que el uso del suelo es la primera salvaguarda en los procesos de renta o capitalización, y de los cuales la congestión es una de las principales consecuencias. Lo anterior se debe, en primer lugar, a que la economía

explotación de áreas dotadas de determinadas oportunidades ubicacionales —la proximidad de las vías de comunicación, la adyacencia de los puertos, la proximidad de los ríos— esencial para la instalación de nuevas actividades productivas; y por el otro, la concentración física cada vez mayor de oficinas de las empresas que operan en los sectores económicos y financieros. Y dado que las áreas más anheladas se encuentran siempre en las áreas más céntricas de la ciudad —las de más antigua urbanización—, dicho fenómeno se relaciona necesariamente con el primero y, junto a éste, con el aumento de los niveles de congestión”. (309) **Mancuso, Franco**. Le vicende dello zoning. [trad.] Rossend Arqués. Barcelona : Gustavo Gili, 1978, 1980. Pág. 179





Fig. 175. Portadas de los libros de Horatio Alger, en los que el medio social se moldea bajo consignas de una cultura utilitaria que ya estaba arraigada de manera generalizada en la colectividad. Esta manera de simplificar la conducta social de los habitantes urbanos o los que llegan a ella, es idealmente inducida bajo un positivismo industrial basados en el autosacrificio y el autocontrol, a adquirir consciencia bajo una experiencia idealizada del sujeto que empieza a trabajar dentro de una estructura que se pretende tanto segura como ideal.

siempre decide, espacial y socialmente, lo que debe realizarse en la ciudad, ya que la habitabilidad es la necesidad más apremiante y debe darse una respuesta adecuada a las insuficiencias básicas de sus habitantes.

En segundo lugar, a que esta respuesta se convirtió en un problema que necesitaba de permanentes soluciones y demostraciones, porque el proceso especulativo obliga a crear mejores condiciones para la sociedad, la cual se reinventa a medida que se mejoran los modelos arquitectónicos y urbanísticos que dan respuesta a un número de pobladores o residentes cada vez mayores.

Entre los antecedentes de este cambio permanente que embarga a una sociedad que se encuentra entre la incredulidad y la motivación, se encuentran la religión, la educación, el esfuerzo personal, el crimen, la política, la estafa, etc., cualquier mecanismo que refuerce el utilitarismo social u otra formulación o instrumento que se encuentre a su alrededor y que justifique un medio de vida en la riqueza y con privilegios. Un antecedente significativo es la literatura moral, o “alimento espiritual”, en folletos populares o cuentos moralistas que conminan a la sociedad

a seguir en la lucha por el progreso personal en las ciudades. Un ejemplo de estos son las novelas espirituales de Horatio Alger, relatos de escritura fácil y con tramas simples, muy conocidas y de amplia difusión entre la población norteamericana durante el siglo XIX, cuyos títulos aparejan las virtudes éticas y religiosas del individuo, con títulos como *La fama y la fortuna*, *Valiente e intrépido*, *Pablo, el vendedor ambulante*, entre otros (Fig. 175). Este autor invita a sus lectores a llevar una vida fundamentada en la esperanza, la honestidad, la perseverancia y el trabajo arduo, para así poder ascender en la escala social y formar parte del juego de poderes.

La consolidación industrial amenazaba estrechar los canales de oportunidad económica, los norteamericanos se aferraron a sus tradicionales ideas de superación personal. Las 119 novelas populares de Horatio Alger, son expresiones del materialismo y optimismo norteamericanos posteriores a la Guerra Civil, subrayaban la fe en las ilimitadas oportunidades que aguardaban a los virtuosos e industriales. El tema del progreso “de los andrajos a la riqueza” fue un axioma de la Edad de la Empresa y se reiteró en discursos, sermones, libros de texto, periódicos y literatura. Lo



único que debían observar los escépticos era el ejemplo de Andrew Carnegie, el chico bobinador hijo de inmigrantes y descendiente de obreros; o el de E. H. Harriman, de origen humilde, que ascendió de mensajero en el ferrocarril a amo de la empresa ferroviaria Union Pacific Railroad. A pesar de estas historias de triunfos individuales, los capitanes de la industria no eran, típicamente, pobres chicos inmigrantes o campesinos afortunados. Casi todos eran oriundos del país y la mayoría surgió en circunstancias ventajosas<sup>246</sup>.

Las ficciones urbanas se originan como una forma de dependencia de todo aquello que va en contra de lo racional y es fruto de la desesperación, la frustración o la inadaptación, las cuales, de manera contradictoria, son igualmente soluciones racionales producidas por la ciencia, la técnica y la cultura de nuestro tiempo, y son utilizadas para aumentar la producción ante las deficiencias de la colectividad.

Sabemos que existen diferencias cualitativas y cuantitativas entre los diversos individuos que conforman una comunidad, que las soluciones a los problemas sociales están referenciadas de manera consciente a las utopías del progreso y que, cuando estas fallan, las soluciones o las respuestas pasan por la desesperanza y desmoralización. Entre estas, unas son ilusorias, como entelequias, en las que se exaltan la competencia individual, la capacidad de raza o la procedencia de los sujetos en una sociedad, y otras medidas más realistas que actúan como enmiendas a un medio ya consolidado, como los cambios de comportamiento, la corrección de su conducta y una apropiada transformación intelectual, las cuales son depuraciones a los problemas que han sido forzados o mal

gestionados por la vida artificial en las urbes<sup>247</sup>. El poblador, el habitante que colma las ciudades, es un integrante de esta serie de engranajes socioculturales en los que la realidad y la fantasía de lo que es capaz de hacer el sujeto forman parte del mito del éxito individual, así como también de unos recursos sociológicos empleados por los mecanismos de explotación mercantil que utilizan la necesidad de las personas como una fórmula simple para aumentar la capacidad de progreso de las metrópolis.

Se trata, entonces, de una sociedad que se encuentra al vaivén de los acontecimientos dictados desde la perspectiva de unos pocos, y cuyo futuro se halla hipotecado por las necesidades o por la buena o mala fortuna de los procesos económicos. Así mismo, es imprecisa y se refugia en seguridades pasajeras o en los procedimientos anteriores que se muestran ciertos o evidentes. Es así que la colectividad se decanta por medio de las formas eclécticas del pasado o por los representantes invariables de las antiguas civilizaciones ya extinguidas. Esto también forma parte de los procesos socioeconómicos que encuentran en el eclecticismo una forma segura y rentable, y que prefieren no arriesgarse con nuevos métodos o nuevas condiciones. De cierta manera, la denominada Escuela de Chicago es una contradicción en arquitectura, ya que, si bien no representa los valores estéticos y sociales de la sociedad emergente de Chicago, lo hace de manera novedosa en el plano de los valores éticos de la sociedad mercantil. Esta ideología ética es la que permite avanzar en los procedimientos técnicos tales como las estructuras de acero y los mecanismos proyectuales que le permiten representar el mundo físico y psicológico de una comunidad que persigue el perfeccionamiento

---

<sup>246</sup> (273). **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** A Synopsis of American History. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pág. 367

<sup>247</sup> La Modernidad en las ciudades afecta a los individuos y a los grupos humanos, ya que el medio artificial de las urbes crea desigualdad, por los mismos procedimientos de actuación científica que fueron utilizados para su creación, seleccionando y clasificando a sus pobladores de acuerdo a las posibilidades de supervivencia. “La historia podía, pues, ser concebida como un largo proceso de individuación que alcanza su

extremo con el capitalismo, el cual tiende a imponer relaciones contractuales, anónimas y despersonalizadas, es decir, asociativas, a cuantos viven en su marco. Pero el hombre necesita de la comunidad porque sin ella su vida carece de sentido, del mismo modo que precisa de la asociación contractual, la cual posibilita un mundo civilizado y próspero. La comunidad es la fuente de moral, aunque la asociación, con su impersonalidad y fomento del individualismo, posibilita actitudes destribilizadas, o universalistas, en nuestro trato con los congéneres”. (216). **Giner, Salvador.** Historia del pensamiento social. 10a ed. ampliada y actualizada. Barcelona : Ariel, 1967, 2002. Pág. 611

material, su expansión y el mejoramiento de lo que existe, mediante expresiones que identifican poder, magnificencia, altura, etc., por asociación con los valores vigentes de la cultura popular, como también mediante otros métodos de similar naturaleza referenciados a la formación utilitaria de la sociedad, como es el caso de la objetividad, lo expeditivo, el prestigio, por nombrar solo algunos, empleados por una serie de arquitectos como W. L. Jenney, L. Sullivan, J. Root, J. M. van Osdel, Bauer y Hill, etc.

Estos procedimientos de la arquitectura, el promotor y el comerciante de Chicago influyeron, mucho tiempo después, en la arquitectura de las demás ciudades estadounidenses y en los países que después adoptaron estos particulares ordenamientos o procedimientos de organización económica. Aún así, los ejemplos construidos por fuera del contexto norteamericano no eran equiparables o asimilables a las complejidades del entorno financiero y social de Estados Unidos, porque las relaciones entre naturaleza, ciudad y población están limitadas por la cultura y la geografía, así como por la magnitud y la persistencia de los cambios en las transformaciones continuas del medio construido y sus capacidades técnicas, situación que se repetiría 50 o 100 años después en otros lugares en los que la congestión se revela como un procedimiento habitual en el que confluyen situaciones extremas y complejas que han surgido por las diferencias propias de la enculturación que coexiste en un lugar en el que predomina la libertad y la autonomía como base del comportamiento colectivo. De esta manera, ciudades como Chicago y New York, centros pioneros en la formación científica y tecnológica de la ciudad, dominan con sus ideas y principios mercantiles la forma de crear medios urbanos eficientes con contenidos “funcionales”, manejando

sistemáticamente todas las variables que se encuentran dentro del término “desarrollo” y con su orden social correspondiente (Fig. 176-177)

Chicago y New York utilizaban el armazón en acero y su amplia gama de aplicaciones de manera intensiva, por un consecuente manejo técnico bien comprobado, como también por la evolución de conocimientos especializados que se remontaban a la primera mitad del siglo XIX. Pero la estructura metálica solo poseía referencias estructurales y mecánicas, manteniéndose oculta y sin referencias simbólicas que permitieran crear o prolongar algún tipo de memoria colectiva. Este tipo de estructura se encontraba recubierto por empaques eclécticos de aceptación popular, debido a factores de contemplación estética y valoración de las cualidades originales del arte, por formas neoclásicas o de antiguas culturas, en la mayoría de los casos. La substancia material y conceptual de la racionalidad pragmática del edificio en altura y sus virtudes tecnológicas solo pertenecían a un grupo de personas, arquitectos e ingenieros que se identificaban con la técnica de su época, ya que el escaso debate social y académico de la arquitectura había estado enfocado en las relaciones contradictorias que han existido entre las formas proyectadas, sus requerimientos económicos o financieros, las necesidades materiales y el utilitarismo científico-mecánico que las aborda.

El estudio de las edificaciones de esta escuela politécnica ha estado enfocado a su presencia externa y a sus cualidades funcionales, pero se presenta una deficiencia en su análisis social, ya que las creaciones en el campo de las artes y, más las de este movimiento tan particular, deberían empeñarse en representar las apetencias y las necesidades de los cambios dramáticos de la sociedad que las formalizó, lo cual corresponde al denominado “espíritu de la época o espíritu de su tiempo”<sup>248</sup>,

---

<sup>248</sup> La renovación de las técnicas supera en paralelo la renovación de las artes. Esta condición “espiritual” obedece al progreso material y a la transformación de la sociedad durante el siglo XIX, cuando aparecen nuevas formas de pensamiento y la metamorfosis de las ideologías preexistentes. P. Francastel expresa un diagnóstico de aquella época y las diferencias entre arte y técnica, en consonancia con el “espíritu de la época”: “[...] cualesquiera que sean las formas particulares del pensamiento o de la acción, una ruptura y una mutación no se producen más que cuando los hombres crean nuevos sistemas en los que se materializa una experiencia y se esboza, en todos los

dominios, una evaluación original de los poderes de comprensión de nuestro espíritu. El punto donde se encuentran las diferentes actividades específicas está en lo social. En todo caso, se trata de inspirar un comportamiento. Sin embargo, hay que admitir que las diferentes formas de actividad no marchan al mismo paso. Puede ocurrir que la técnica, las artes o la ciencia sean más o menos lentas para realizar ciertas obras representativas de las concepciones revolucionarias de la época. Además, la masa de las producciones siempre avanza con mayor lentitud que las obras figurativas, las cuales no proponen al público soluciones necesariamente aceptables con facilidad, sino



Fig. 176. Vista de la zona central de Chicago en donde se destacan la arquitectura utilitaria, más que la ecléctica, como la *Mather Tower*, que aparece en segundo plano a la derecha, la cual prefiere sistemas seguros que lleven a resultados satisfactorios. Esto como parte de la uniformidad social hacia el beneficio material.

es decir, aquello que entabla una estrecha relación con el progreso manifiesto o con un destino invariable y persistente ante una consciencia plena.

Para esta época, la técnica y la economía se habían desempeñado más allá de las expectativas habituales, pues los conceptos de belleza y verdad se encontraban incorporados o superpuestos en capas a las virtudes técnicas de los edificios, donde la asimilación del “espíritu de su tiempo” se negaba a ser reconocida en el aspecto de la forma como resultado de la técnica y la economía, así, la autenticidad y originalidad

---

propuestas globales en las que más bien se materializa la ruptura del orden establecido. Una sociedad acepta más rápidamente el frigorífico o la máquina de escribir que el arte abstracto. Por lo tanto, la cuestión no puede consistir en la mera determinación de la fecha a partir de la cual ha nacido una técnica, una ciencia o un arte nuevos. Durante



Fig. 177. New York, vista del *City Hall* es en el centro del parque. El Edificio Municipal aparece en segundo plano a la derecha, cuya construcción fue de 1909 a 1914 por *McKim, Mead & White*.

eran buscados en las culturas foráneas. Por su parte, la comunidad, en su gran mayoría inmigrante, no quería permanecer en el anonimato, pues su actitud se encaminaba al reconocimiento de una sociedad democrática que posee un estilo y un vocabulario decorativo, una evolución que también es un fenómeno de transición, y forma parte de la superposición de conceptos y cualidades artificiales de una colectividad premoderna en un país industrializado. Este inevitable desfase cultural es un componente de las contradicciones que abundan en la incipiente colectividad urbana. En el caso de Chicago, encontramos descripciones

mucho tiempo todavía, las formas anteriores del arte, la técnica o la ciencia han producido y producirán obras válidas, incluso después del descubrimiento de los nuevos principios que preparan la lenta conquista final por formas de percepción diferentes”. (310). **Francastel, Pierre.** *Art et technique aux XIXe. et XXe. siècles.* [trad.] Carlos Lluch. Valencia : Fomento de Cultura, 1956, 1961. Pág. 179-180

como la expresada por J. Root en un simposio patrocinado por la Asociación de Arquitectos de Illinois, el 5 de marzo de 1887;

El pueblo estadounidense no aspira a la visión limitada de las cosas, ni se ha desarrollado aún un conservadurismo lo suficientemente equilibrado para retener las cosas por el mero hecho de existir. Ellos ambicionan más bien la adopción de cualquier cosa nueva, siempre se condicionan a parecer lo mejor de lo que era anteriormente, esto a menudo conduce a un abandono demasiado brusco de las viejas formas, segando una evolución lenta y prometedora, y sin embargo, produciendo la moda más reciente con cierta dureza y crueldad. Lo que la tradición de la nación puede alcanzar es cuando se logra una mayoría de edad, pero esta cuestión es muy vasta en las condiciones actuales, que es la creación de nuevas tendencias arquitectónicas que la colectividad se esfuerza por descubrir, y estas condiciones son lo que son, y no me parece que hayan perspectivas inmediatas de un estilo único nacional, o de la adhesión a una sola línea de desarrollo. Por el contrario, parece más probable que cada estilo arquitectónico, a su vez, sea tomado y americanizado, ya sea aclimatando y modificado las condiciones locales<sup>249</sup>.

De igual forma, según Root, la arquitectura de los Estados Unidos, debido a la enorme riqueza adquirida de manera reciente, será admirada no en “palacios erigidos como viviendas para millonarios, pero sí en los magníficos edificios de comercio que ya son típicamente norteamericanos”<sup>250</sup>. Con claridad, se identifica una unidad y una practicidad en las operaciones que evocan una experiencia en arquitectura, así como un control de los procedimientos cada vez más especializados que hacen posible la organización especulativa del inmueble en su *americanización*, un escenario ideal de la producción industrial.

---

<sup>249</sup> (312) "What Are the Present Tendencies of Architectural Design in America? **Root, John, y otros.** 9:3, Chicago : The Inland architect and News Record, March 1887, págs. 23-4, 26. Tomado de (293). **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 52 - 56

La arquitectura oscilaba, en ese momento, entre diversas direcciones conceptuales, de las cuales la más notable sería *el estilo*, el cual se juzga por el carácter del pueblo estadounidense que se orienta por su independencia personal, pues se había superado la cultura de la subsistencia y se habían cubierto la mayoría de las necesidades materiales. Esto último permitió notables avances y transformaciones en el tejido social y urbano, habilitando la capacidad de sus habitantes para decidir un “estilo de la arquitectura” y cómo se produciría este. Las nuevas formas y condiciones particulares del contexto norteamericano han confundido y enajenado a los habitantes de la urbe, debido a la búsqueda incesante de lo nuevo y su conexión con lo diverso, lo sorprendente, lo exorbitante, etc., a lo largo de su historia, pero solo a partir del reconocimiento público de sus actividades en el terreno de lo urbano y su manifiesto desarrollo civil se han fundamentado sus posibilidades comerciales y han creado una manera diferente de comprender la realidad en la que el suelo urbano, la apropiación de la ciudad, las dimensiones que se requieren para el espacio y las inversiones particulares, entre otros motivos, otorgan poder, capacidad para competir, superioridad social y legitimación a la visión de cómo realizan sus ciudades, de las que una consecuencia es un espacio congestionado, densificado y circunstancial en la búsqueda de criterios de aceptación social y profesional.

En el mismo simposio, Dankmar Adler expresa su aprobación por la definición de *las tendencias de la arquitectura moderna de América enumeradas por el señor Root* <sup>251</sup>, en particular *la eliminación gradual de todas las características caprichosas y triviales* <sup>252</sup> en la ejecución de los procedimientos de intervención, el tiempo empleado y los materiales utilizados para la realización de los grandes edificios. Las construcciones del periodo en mención (1887) son una transcripción de las características más destacadas de producción de los buenos edificios,

<sup>250</sup> Ibid. Pág. 52 - 56

<sup>251</sup> Ibid. Pág. 52 - 56

<sup>252</sup> Ibid. Pág. 52 - 56

los cuales se destacan por ser un ejemplo de funcionalidad y de racionalidad, así como de los recursos dispuestos de tal forma que permiten mejores construcciones y la consecución de un estilo propio.

Frederick Baumann, otro de los arquitectos asistentes, habló sobre *la necesidad de cuestionarse sobre la amplitud del vocablo “estilo”, para lo cual hacía referencia a las observaciones efectuadas por G. Semper*<sup>253</sup> sobre el término y su aplicabilidad en el contexto norteamericano. “Estilo es la coincidencia de un edificio con las condiciones asociadas a su área de distribución.[...] *El estilo es la coincidencia de una estructura con las condiciones de su origen*”<sup>254</sup>. Estas observaciones sobre las condiciones del lugar, su formación y su ordenamiento son las que determinan la aparición de las particularidades de una región, un lugar o una ciudad, así como de sus características esenciales que inducen a sus habitantes a determinar el acento de un estilo.

Por otra parte, estas observaciones son replicadas por L. Sullivan, quien aduce que la consecución de un estilo propio no surge de las condiciones del lugar, de la índole de su naturaleza humana o natural ni por las referencias de otros pensamientos, como tampoco por ser el resultado de la historia, sino por una labor de autoanálisis, de una introspección crítica generacional, por la madurez de una herencia sociocultural que invoca significativamente autoridad y por su experiencia en una serie de valores ya legítimamente constituidos, ya que;

---

<sup>253</sup> Las ideas de Viollet-Le-Duc y Semper causaron una profunda impresión en los círculos arquitectónicos y artísticos en Estados Unidos, sus ideas fueron adoptadas a nivel de la creación urbana y arquitectónica porque se aceptaba que el ideal de la arquitectura estaba en sus orígenes y en su desarrollo, tal como lo pretendían los arquitectos de la ciudad de Chicago en la creación de un estilo propio. “Lo que aprendieron de la teoría evolucionista fue reforzado por sus conocimientos de Gottfried Semper, un teórico alemán y arquitecto, cuyos escritos fueron traducidos por Root y frecuentemente citados por Adler. En 1860, Semper había escrito: ‘Cada producto técnico [debe ser] la resultante de su uso y su material de conformidad con el estilo de un objeto de arte o con la circunstancia de su origen y las condiciones y circunstancias de su desarrollo’. A raíz de las declaraciones de Semper, los arquitectos de Chicago ponen como principal corriente del pensamiento, las teorías del siglo XVIII y principios

[...] el resultado final de nuestra arquitectura americana será la emanación de lo que está pasando dentro de nosotros en la actualidad, el carácter y la calidad de nuestros pensamientos y nuestras observaciones, y sobre todo, nuestras reflexiones. Si tuviera que predecir el resultado de la arquitectura americana, la debería buscar por el estudio de mi propia generación, no por el estudio de la arquitectura del pasado”<sup>255</sup>.

La reflexión sobre la arquitectura en una fecha tan temprana como 1887 expresa la lucidez del mejor momento de la sociedad industrializada del Medio Oeste estadounidense, el manejo técnico y empresarial, la administración de la ciudad con criterio operativo y la perspectiva futura que debía darse al medio urbano. Comprendiendo que la gestión y el apoyo de las prácticas arquitectónicas y urbanas permiten la realización, entre la ciudad y la industria, de un proyecto continuo y coherente por parte no solo de los arquitectos de la llamada “Escuela de Chicago”, sino de la sociedad en general. Este periodo de tiempo pasa por un elocuente pensamiento reflexivo que lee las realidades del lugar, así como la manera práctica y contextual de encauzar una forma que pretende adquirir un conocimiento para que se le reconozca una identidad que estaría representada básicamente por el edificio alto de oficinas con sus propiedades de altura y manejo tecnológico. Se trata de un objeto que se encuentra más allá de las verdaderas necesidades urbanas y de las efectivas capacidades laborales de la ciudad, y que representa una de las formas que adquiere la congestión, no solo por las condiciones extremas del espacio construido, su rentabilidad constructiva y financiera, sino por forzar un manejo de densidades y de necesidades que tal vez no eran

del siglo XIX sobre la adaptación, forjando un vínculo relativo a sí mismos con otros arquitectos y pensadores como Latrobe, Greenough y Emerson”. (311), **Burchard, John Ely y Bush-Brown, Albert**. *The Architecture of America : a social and cultural history*. Boston : Little, Brown and Company, 1911, 1961. Pág. 247

251 (312) “What Are the Present Tendencies of Architectural Design in America?” **Root, John, y otros**. 9:3, Chicago : The Inland architect and News Record, March 1887, págs. 23-4, 26. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina**. *Architectural theory*. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 52 - 56

<sup>255</sup> Ibid. Pág. 52 - 56





Fig. 178. Uso del suelo en el noroeste del Loop de Chicago entre Av. Madison Street y Halsted Street, en donde prevalece la mezcla de usos comerciales, residenciales y de oficinas.



Fig. 179. L. Sullivan, Borden Block (1879-80) y el Schiller Building (1891-92) en la ciudad de Chicago, este último fue realizado para la Compañía de Ópera Alemana. En el momento de su construcción, fue uno entre los edificios más altos de Chicago.



Fig. 180. L. Sullivan. Almacenes por departamentos Carson Pirie Scott, 1899. Un ejemplo de la coincidencia de la forma con las realidades de su origen. La edificación es “funcional” por un hecho consciente.

necesarias, pero que, de alguna manera, reforzaban la tesis de una búsqueda entre las nociones industriales del espacio y la coincidencia entre algunos aspectos formales. En este caso, el *estilo* forma parte de una *estrategia* de las condiciones estipuladas por la congestión que se encuentra en el umbral de los valores sociales y de la justificación de las prácticas especulativas, una búsqueda contradictoria que utiliza de manera independiente todos los recursos para quebrantar el equilibrio del territorio urbano y, a la vez, ofrecer una sensibilidad cultural mediante la exploración de una armonía física y social, una legitimidad que afirme su validez universal para que sean aceptadas incondicionalmente estas prácticas.

En el simposio mencionado, estos reconocidos arquitectos toman como ejemplo las condiciones que se establecieron para producir una transformación en la vida de los habitantes de la gran ciudad, debido a los fenómenos propios de la arquitectura y de las ideas latentes en el ambiente comercial y representativo de la ciudad de Chicago. Esto de una forma general, pero enfocada a las condiciones específicas del pueblo

estadounidense, por intermedio de la función, la estética (perfección técnica) y la productividad. Ellos hacen una referencia temprana al impacto que ha producido el desarrollo de la urbe en la población y sus aspiraciones. En un tiempo y lugar apropiados, valoran y cualifican el fenómeno de la concentración del crecimiento demográfico, laboral y de los medios de transporte (Fig. 178-180).

Esta actitud de los participantes del simposio es más racional que tradicional, ya que tratan de reinterpretar su rol en la ciudad desde una perspectiva ajena al academicismo que aún prevalecía. Esto lo observamos como un gran aporte a la condición moderna —como las innovaciones científicas y las situaciones físicas de su época y su lugar— que se traduce en las novedades de los edificios realizados, sus demostraciones constructivas y su claridad expresiva en la articulación de relaciones concretas entre técnica y forma y entre sociedad y economía, que gestionaron el cambio y las asociaciones entre los diversos poderes que han permitido la realización de esta arquitectura de las grandes dimensiones. Así, las acciones del comercio y la masividad social, por el número de



personas que intervienen en su realización y en su comprobación de manera activa y pasiva, se convierten en el principal recursos del conglomerado urbano donde esa asociación de personas que residen en la ciudad sin un plan definido se manifiesta de manera directa en su determinación social hacia la formación, manejo y conversión del territorio urbano, en la búsqueda de lo nuevo y por el progreso físico de la urbe. Estos son los que reconocen a la nueva arquitectura y los que, de mejor manera, ejercen la transformación y la orientación de dicha fuerza en la expresión de un “estilo”.

Sullivan se destaca al afirmar que “el estilo” es un producto común de situaciones sociales, que los modelos que surgen nacen de la misma colectividad en crecimiento, que el pasado no tiene validez en la nueva comunidad urbana y que no hay imitación a formas superiores o situaciones que se identifican como “generales”. Con ello, el medio urbano de la ciudad de Chicago, más que en otra urbe estadounidense, ofrece a sus habitantes, primero, una educación informal y visual que obedece a la necesidad y, después, una intelectual, debido a la experiencia de vivir en un ambiente no tradicional. Estos procesos fueron realizados a una velocidad inusual, debido a los objetivos de la colectividad urbana, en este caso la financiera y mercantil, eran prioritariamente la reafirmación de unas formas particulares y a que todas las acciones del progreso son abstracciones de la cultura y de sus motivaciones, las cuales elogian las características y los componentes tanto ideológicos como los técnicos o los metodológicos. De esta forma, eran la zonificación, la densidad o la congestión las que hacían posible la realización de esas formas disciplinares que buscaban una identificación y de unos mecanismos de producción del suelo urbano que facilitan la posibilidad de crear nuevas finalidades formales y funcionales, mas no de reconstruir las ya existentes, aquellas que provenían de otras culturas u otras latitudes. Por esto, hay un acuerdo sustancial de conducir todas las ideas elementales, creadas en este contexto concreto y particular, a este propósito fundamental. L. Sullivan lo ve problemático, pero necesario, ya que la consecución

de un estilo arquitectónico debe convertirse en un objetivo que no vaya en contra del sentimiento popular.

El deseo a la vez de seguir y dirigir la opinión pública debe ser la actitud inicial de nuestra profesión hacia la formación de un estilo nacional. Porque mientras llevamos a cabo las operaciones técnicas, el proceso de elaboración y control está sobre todo en las manos del público, que constantemente nos mira, nos critica continuamente, y frecuentemente nos mantiene dentro de ciertos límites. No se puede escapar por completo a este control mientras estamos sin una arquitectura nacional que representa plenamente los deseos del público, atendiendo a sus concepciones de lo bello y lo útil<sup>256</sup>.

Esta condición *sui-generis* de la domesticación de los nuevos territorios del Medio Oeste es tanto razonada y legítima como racional y moderna, ya que la superficie del Estado, así como el suelo de la ciudad, se dispone en cuadrículas que se prolongan de modo inercial a lo largo de los años hasta el agotamiento de las tierras promocionadas para su colonización (Fig.181-183). Los procedimientos de abarcar y condicionar un escenario natural forman parte de la emancipación de la colectividad, más que del dominio de un ecosistema que, en esas latitudes, es dócil y se deja modelar, pues su geografía es relativamente plana y abundante en recursos naturales, lo que facilita la disposición de medios de transporte adecuados, ya sean canales o vías férreas, para encauzar tanto su organización como su explotación.

Esta valoración de los fenómenos ambientales y sociales es integral, ya que la racionalización de todo implica coherentemente aceptar las extremas condiciones del ascenso social y económico de la población emergente. En este caso, hay coherencia al asimilar los intereses mercantiles con la búsqueda de nuevos modelos culturales, o aquellos que integran los principios más preclaros de una comunidad, con la diferencia de que los modelos unifican y dan identidad, no siendo un concepto

<sup>256</sup> (313) Characteristics and Tendencies of American Architecture. Sullivan, Louis. five (November 1885), Chicago : The Inland Architect and Builder, 1885, Vol. VI, págs. 58-9. Tomado de (293) Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos,

Christina. Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 50 - 51

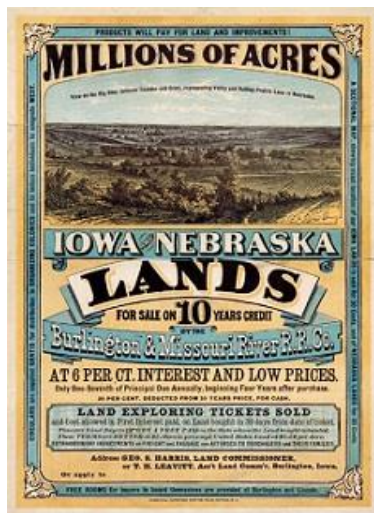


Fig. 181. Oferta de tierras para inmigrantes en Iowa y Nebraska, por la compañía ferroviaria estadounidense *Burlington and Missouri River Railroad*, 1872.

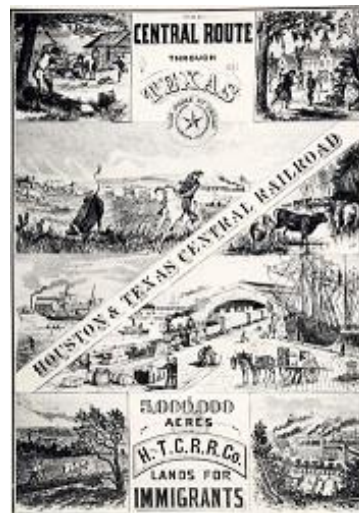


Fig. 182. Cartel promocionando 5.000.000 de acres de tierras agrícolas baratas a los inmigrantes en 1860. La domesticación del territorio seguía siendo un recurso socioeconómico en la casi totalidad de la superficie estadounidense.

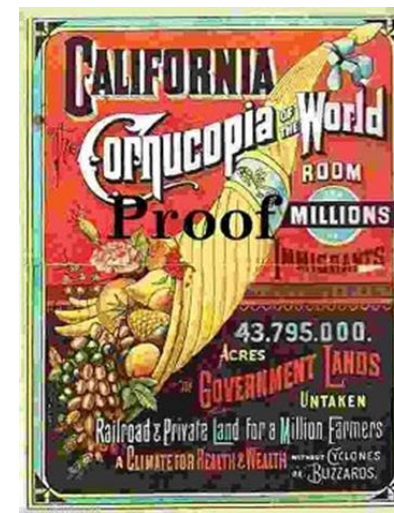


Fig. 183. California Cornucopia del mundo, oferta de tierras para colonos e inmigrantes. Cartel en el que se comunican de forma explícita las virtudes de la tierra y sus capacidades de producción.

abstracto, sino una realidad tangible que parte de la conquista del nuevo territorio y su transformación radical, lo que dará la posibilidad de encontrar un estilo. Esto también llevará a la estandarización de la conducta urbana y a la homogenización de una nueva cultura como instrumentos de una ideología que se modifica de acuerdo con las coyunturas mercantiles o financieras, siendo esta actuación la expresión de la voluntad socioeconómica más que histórico-política.

L. Sullivan nos alumbra con la idea del fermento progresista de la colectividad y la de que las iniciativas de esta, ya sean superficiales o complejas, cuentan con un trasfondo de acción y meditación en una sociedad que ya no reflexiona, sino que actúa para administrar o corregir a conveniencia las acciones inmediatas que hacen posible la transformación espacial o la entrada en vigor de los procesos que permiten el desarrollo de la urbe industrializada.

Estos mecanismos de intervención tienen una base especulativa y respaldan las actitudes congestionadas del espacio, ya que forman parte de

la construcción de un conocimiento por vías de la realización acelerada, extendida y vehemente de la ciudad y sus visiones empresariales, que actúan como el único motor que permite operar y controlar de manera tangible el progreso general metropolitano. Estos procedimientos tienen una base socioeconómica y una estructura funcional, un pensamiento utilitario que permanece a pesar de las críticas, tanto positivas como negativas, cuyo principal defecto es que no han permitido un verdadero desarrollo social de la ciudad ni una visión sosegada de su cultura formal.

La urbe norteamericana, como otros sistemas mercantiles, crea o genera nuevas magnitudes e incide en la población y sus acciones, tanto por las aspiraciones políticas del medio industrial y comercial como por las prácticas científicas y tecnológicas, consintiendo el cambio desmedido y constante de las estructuras urbanas. La ciudad de Chicago es una referencia adecuada a este proceso, pues en ella se comprimen el espacio y el tiempo en sus cada vez más renovadas estructuras urbanas,

debido al proceso acelerado que ha sufrido esta comunidad. Esta transformación se puede resumir en los siguientes puntos que han favorecido la congestión formal, social y constructiva:

- 1- No existe un camino que oriente a la sociedad en términos culturales, ni tampoco se ha definido una resuelta apreciación formal, un gusto o una estética a nivel de grupo o colectivo con similares exigencias. No existen bases para reafirmar un proceso social independiente ni prevalece un clima de conveniencia y beneficio generalizado para la realización de la ciudad. Esto ha aquejado a las colectividades que viven en la urbe desde la inexistencia de valores que sean similares a las tradiciones, en las que no existen sistemas compartidos de creencias o necesidades culturales comunes, ya que estos se encuentran a la saga de las condiciones económicas y, como tal, cualquier iniciativa moderna se fundamentará en la practicidad de lo propuesto o en la rentabilidad de las gestiones urbanas.
- 2- La tensión económica, desde una perspectiva histórica, es beneficiosa para el progreso de la sociedad urbana, si se cuenta con los recursos e iniciativas suficientes para llevar adelante los cambios propuestos. Para esto, se hace necesario un equilibrio entre la población y los recursos, situación que se manifiesta en la ciudad mediante la construcción cuyo tamaño, en teoría, debe corresponder con la población directamente relacionada. En la ciudad moderna, esta condición histórica no es totalmente necesaria, ya que existe un desfase entre oferta y demanda, pues siempre hay un mercado mayor al comercio real y se construye más de lo que se necesita. Esto forma parte de las circunstancias por las cuales la urbe adquiere una capacidad crítica durante su perfeccionamiento, porque está más allá de las necesidades inmediatas y en ella convergen dinámicas generales que no se hacen necesarias para su desarrollo.
- 3- La cultura de la ciudad moderna es la cultura de la especulación, la cual se basa en necesidades tanto reales como ficticias. La especulación permite que los individuos en la urbe socialicen, pero también aturde y enajena mediante valores que se consideran individualistas y utilitaristas. Así mismo, induce a la sociedad a tomar parte en actuaciones de lucro, dentro de las líneas financieras o políticas que dominan la ciudad e impele tanto las propuestas como las soluciones que cuentan con más técnica que novedad, pues las creaciones tradicionales o auténticas no tienen cabida por su mismo desfase económico y su falta de proyección.
- 4- El fortalecimiento de la sociedad liberal y urbana genera la inmovilización de la misma comunidad, de su interpretación del pasado y de la satisfactoria utilización del presente que lleva al olvido y a la pérdida de los contenidos habituales que antes movilizaban al colectivo civil en comportamientos y actitudes solidarias y creativas. A pesar de haber innovación y flexibilización de nuevos métodos de trabajo y creación, estos generan un conformismo y unas reglas de comportamiento subordinado a las fuerzas de producción y de actuación, la cuales, desde su nacimiento, se encuentran definidas por unos términos preestablecidos y particularizados, pues el objetivo no es generar rupturas en los sistemas, que son los que conducen a la colectividad al aislamiento y a la falta de seguridad o protección, afectando todos los procesos urbanos.
- 5- Esta mecanización de la sociedad no impide que esta avance, dentro de los límites de lo racional, en la organización de su vida urbana y en la conceptualización de lo que le rodea. Esta objetivación del mundo es el estímulo que, en la sociedad moderna, está basado en los instrumentos funcionales, expeditos y fáciles que amplían la capacidad de compra y la adquisición de bienes, así como la integración y la articulación con nuevos métodos de coexistencia social, en tanto que no existan experimentaciones, contradicciones, conflictos o negaciones de la cultura material o de los medios de producción de la ciudad.

- 6- La movilidad social es el antecedente del crecimiento moderno de la ciudad, pero cuando intercede la racionalización excesiva o la codificación de los procesos urbanos, ya sea en la vivienda o en el espacio público, los grupos sociales pierden las formas de intercambio por el de la imitación.
- 7- La evolución de la ciudad, durante la Modernidad, está acompañada de modelos de intervención orientados a la legitimidad de las acciones urbanas, cuyo objetivo es la reorganización del sistema de valores económicos o financieros. Esto permite el desarrollo de las categorías sociales, las fuerzas productivas y los medios culturales, mediante procedimientos de mediación social, como la densidad y el volumen, o procedimientos instrumentales, como el planeamiento y la zonificación, siendo su implementación posible por intermedio de mecanismos como la congestión.

## 2.6 La experiencia en la ciudad

El Sistema de parques del oeste de Chicago, de William Le Baron Jenney, pertenecía al mismo movimiento de reforma urbana propio de la clase media del siglo XIX, que había apoyado fervientemente la construcción de los grandes parques de muchas ciudades del este. Los reformadores cosmopolitas, con fuertes lazos con Inglaterra y Francia, intensamente preocupados con la identidad nacional y la auto-definición cultural, cada vez más seguros de sí mismo y asertivos, poseían una fe inquebrantable en la capacidad del entorno construido para dar forma al carácter humano, ya que esté —para bien o para mal— estaba ya concebido. Así, un urbanismo americano que aborde los enormes problemas de la ciudad industrial en rápido crecimiento, donde muchos de

ellos, como Jenney, Olmsted, y Cleveland, tuvieron sus raíces en la cultura de la Nueva Inglaterra protestante. Ellos tenían la intención de hacer frente de manera decisiva con el nuevo tipo de ciudad americana moldeado profundamente por el ferrocarril. Era una ciudad que separa el trabajo y la residencia, creando nodos especiales de comercio e industria, que ha construido enormes espacios de "proceso" como los lugares de llegada del ganado y los mataderos de Chicago que se encontraban al final de las líneas ferroviarias principales. Una ciudad con una red de arterias que convergen en un centro comercial y en un distrito cultural, que va creciendo a un ritmo sin precedentes, una ciudad con grandes y diversas poblaciones de inmigrantes, polaridades de riqueza y pobreza y agudos problemas en la salud pública.<sup>257</sup>

*William le Baron Jenney and Chicago's West Parks: From Prairies to Pleasure-Grounds. Reuben M. Rainey.*

Se puede afirmar que, al estudiar la primera ciudad industrial de Estados Unidos y sus protagonistas, hay un empeño de buena fe en concertar sus problemas sociales y de organización general que son producto del uso indiscriminado del suelo urbano, para hacerlos viables a pesar de su deslegitimación, en tanto que su acelerado proceso de crecimiento ha producido un urbanismo oportunista y utilitario con agudas problemáticas colectivas y ambientales. La necesidad es adoptar políticas de conciliación entre los diversos intereses de la población, evitando controles en contra de la libertad de actuación y la segregación espacial con la afirmación de que es posible la vida urbana. La cita inicial de este apartado despliega el afán y la necesidad de concertar los opuestos de la *city dynamic*, así como los medios de producción y la sociedad dependiente de la urbe. De esta manera, prevalecen los esquemas propios de los grandes emporios industriales que dominan y niegan el espacio de la ciudad so-

<sup>257</sup> (314) Chicago architecture: Histories. Revisions. Alternatives. William le Baron Jenney and Chicago's West Parks: From Prairies to Pleasure-Grounds. **Rainey, Reuben M.** Chicago : Chicago, Ill. [u.a.] Univ. of Chicago Press, 2001. Tomado de (208)

**Waldheim, Charles y Rüedi, Katerina.** Chicago architecture : histories, revisions, alternatives. Chicago : University of Chicago Press, 2005. Pág. 36

bre las fuerzas laborales que son las directamente implicadas en la búsqueda de soluciones que interpreten adecuadamente el entorno colectivo, de trabajadores y obreros mayoritariamente, en su condición de subyugados del sistema<sup>258</sup>.

En Chicago, convergían los siguientes factores sociales y laborales, muy usuales durante el siglo XIX en Estados Unidos, por ejemplo;

[...] había un partido de los Trabajadores, con varios miles de afiliados. Estaba vinculado a la Primera Internacional en Europa. La mayoría de sus miembros eran inmigrantes de Alemania y Bohemia. En medio de las huelgas de ferroviarios, durante el verano de 1877, el partido convocó una concentración y se juntaron seis mil personas para pedir la nacionalización de los ferrocarriles<sup>259</sup>.

De esta manera, se presentaron situaciones recurrentes de compromiso entre los diversos poderes que conviven en la urbe, en tanto que era muy difícil obstruir, suplantar o condenar a los inversionistas privados por las necesidades públicas o por las iniciativas del bien público<sup>260</sup>, cuando el panorama social, político y jurídico estaba dominando por el sistema

doctrinal del *laissez faire*. Sin embargo, estas acciones del beneficio público avanzaron lentamente, al aparecer nuevas costumbres y prácticas generales en todos los ámbitos, debido la evolución de los sistemas involucrados en el progreso social, entre los que se encuentra el de mejorar el sistema de espacio público, los servicios y la cultura, entre otros, a medida que la ciudad conciliaba su heterogeneidad formal y funcional, destacando, por su importancia, las oposiciones ideológicas entre la industria y naturaleza o entre la inversión privada y el dominio representativo del pueblo.

Analizando el transcurso histórico de la ciudad de Chicago, se deduce que su pensamiento utilitarista ha predominado al momento de efectuar acuerdos entre los diversos poderes, ya que se orienta más hacia el cambio formal que hacia la organización social. El común denominador en las transformaciones urbanas es la velocidad con la que estas se dan y cómo se realizan en la ciudad, lo cual se traduce en las diversas variables tipológicas o arquetípicas que se suceden en el espacio de la urbe y que afectan su desarrollo. Estas varían significativamente según los procedimientos instrumentales que se les aplique, algunas de estas variables

---

<sup>258</sup> Comúnmente al movimiento obrero en Estados Unidos se denomina “Movimiento Democrático de los Asalariados”, sin las connotaciones que poseen dichos términos en Europa del siglo XIX, asociado a las crisis sociales por el restablecimiento del Antiguo Régimen en contradicción a los movimientos liberales. Así, aunque ha habido procesos de formación de la clase obrera y huelgas significativas, en algunos textos no se habla de que haya habido un verdadero movimiento obrero en Estados Unidos debido a la flexibilidad social, la ausencia del estado, la falta de cohesión social y el flujo permanente de inmigrantes. “Desde 1803 se han sucedido las huelgas en Estados Unidos, así cualquier referencia a los movimientos sociales, siempre incluyen a las primeras organizaciones de trabajadores y a los sindicatos de obreros, de la construcción o de transportes, a saber: “El período que se extiende desde 1873 a 1880 se caracterizó por la desmoralización en la esfera de los negocios, la desocupación, y huelgas desesperadas, y por lo general infructuosas, acompañadas muchas veces por violencia y crímenes -especialmente la gran huelga ferroviaria de 1877- todo lo cual influyó para desintegrar el movimiento y en cierta medida para desacreditarlo. Sólo el 18 % de los sindicatos obreros nacionales sobrevivieron a esos años.” (275). **Faulkner, Harold Underwood**. American Economic History. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 511

<sup>259</sup> (315) **Zinn, Howard**. A people's history of the United States : 1942-presents. [trad.] Toni Strubel. Bogotá : Pisando Callos, 1977, 2008. Pág. 157

<sup>260</sup> La literatura de la crítica social en Estados Unidos se convierte en un movimiento de denuncia debido a las mismas condiciones del entorno social caracterizado por una desbordada apetencia por la riqueza que generó, hasta fechas muy tardías, un vacío legal ante la lucha de derechos por el beneficio colectivo, ya que la especulación y la explotación eran síntomas frecuentes de la política social entre empleado y empleador. “Desde la ‘Ley de las diez horas de trabajo para mujeres y niños en las fábricas’, promulgada en Massachusetts en 1874, se ha progresado mucho en cuanto a condiciones de trabajo, jornadas y salarios. Las leyes iniciales fueron con frecuencia declaradas inconstitucionales, fundándose en el nada ingenuo principio de que ‘la persona tiene derecho de vender su trabajo en 19S términos que considere convenientes’. Empero, después de 1900, jueces más liberales, como Louis D. Brandeis, fueron decisivos para revocar numerosas decisiones que habían coartado la reforma social.” (316) **Blair, Walter, Hornberger, Theodore y Stewart, Randall**. American literature, a brief history. [trad.] Fluvio Zama. 1. México : Editorial Pax, 1961, 1971. Pág. 234

que condicionan el tejido urbano son más sensibles a las transformaciones que otras, ya que son el blanco de las estrategias financieras o políticas. Estas circunstancias, que ya eran una preocupación en la ciudad del poder, son tan evidentes hoy como en el pasado, pues la respuesta a las deficiencias, así como a sus modificaciones, proviene del uso de operaciones correctivas o de herramientas de regulación, como la congestión, que densifica y dimensiona los problemas urbanos, pero no puede ir en contravía de las nociones ni de los contenidos de la eficacia productiva en la urbe.

La ciudad del Medio Oeste estadounidense es una unidad entre contenidos y técnicas. No la encontramos efectuando, independientemente o de manera aislada, procesos de expansión, configuración y transformación de su tejido urbano con su población sin que haya algún tipo de articulación que sea necesaria para que haya trabajo, riqueza o conocimientos. Por su extensión y su complejidad, los procedimientos urbanos efectuados en su principal ciudad, Chicago, son cientos o miles, debido a que la problemática de la ciudad es permanente y continua. Así, el problema del tamaño extraordinario que comienza a adquirir la urbe surge por una

serie de dramáticos acontecimientos, como el aumento de la población migrante e inmigrante<sup>261</sup>, una de las principales causas que se articulan a partir de las necesidades industriales y comerciales de la zona de los grandes lagos, y que plantea la concentración o la división de sus áreas, así como su dependencia a mecanismos que ordenen la forma, la función y las dimensiones que va adquiriendo la población, y también su inmoderado crecimiento, que se tiende a justificar en tópicos irreflexivos como también en asertivas denuncias periodísticas o literarias<sup>262</sup>, debido a la fragilidad e incapacidad de los medios racionales o científicos de resolver los problemas básicos como la vivienda o los servicios a causa de su tamaño.

Una de las temáticas más relevantes en cuanto al tamaño que adquiere la ciudad y a su conciliación entre historia y proyecto es la diferencia cualitativa entre el conglomerado histórico y la ciudad moderna que, a pesar de estar fundamentados en lo ponderado, ya sea en la urbe histórica de pequeño tamaño y de una gran monumentalidad, o en la ciudad moderna de gran extensión, pero de escasa relevancia social, pues ambas posturas se vuelven irreconciliables en las ciudades emergentes de

<sup>261</sup> “La disminución de la corriente migratoria y la necesidad que se sentía de mano de obra aceleraron inevitablemente la migración interior de los trabajadores, mientras el automóvil y la carretera facilitaron el movimiento histórico del campo a la ciudad, de la agricultura al transporte, al comercio y a la industria. La migración neta entre 1920 y 1930, de más de ocho millones de personas que se trasladaban desde el campo a la ciudad, reflejaba no sólo las presiones rurales sino, también las atracciones urbanas, tanto de tipo económico como de tipo social. De todas las migraciones interregionales, la más moderna fué la que se realizó desde el Sur hacia el Norte. Esta incluía agricultores blancos. Cincinnati y Chicago reclutaban trabajadores de las regiones apalachianas del Sur, mientras Detroit los obtenía no sólo de los Estados del Norte, sino también de Arkansas y Kentucky. Más evidente todavía era la corriente migratoria de negros. Aunque el movimiento de estas personas emancipadas del Sur empezó después de la Guerra Civil, los desplazamientos extensivos no se realizaron hasta el siglo xx. Entre las causas que les expulsaban de sus lugares de origen hay que señalar un sistema de arrendamiento que con frecuencia parecía un peonaje, los salarios reducidos, los favoritismos políticos y sociales y el azote producido en el campo por el gusano del algodón”. (274) **Kirkland, Edward C.** Historia económica de Estados Unidos. [trad.] Eugenio Imaz. 2. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948. Pág. 689

<sup>262</sup> La mayoría de los tópicos urbanos son expresiones que descalifican a las poblaciones más desfavorecidas de una ciudad, a los que culpan del estado de congestión y hacinamiento en que se encuentra la urbe, ya sea por su falta de actitud empresarial o por ser de poca utilidad social. En estos casos, tales áreas de la ciudad y sus pobladores se renuevan o se desplazan por medio de unas políticas urbanas que dinamizan la inversión y pueden condicionar espacialmente unas formas de segregación espacial. No fue hasta el comienzo de la planificación y de los informes gubernamentales, académicos y literarios que se actuó en contra del estado crítico de las urbes y del precario estado de su población. Un ejemplo está en la conocida novela de la época llamada *La Selva*, escrita hacia 1906 por el periodista y novelista Upton Sinclair (1878-1968), en la que se describen las ásperas condiciones de los inmigrantes en los Estados Unidos, en especial en Chicago y otras ciudades industrializadas, impulsando el movimiento de reforma urbana de las ciudades, ya que “describe los horrores de la industria empa-cadora de carne de Chicago; esta fue una pieza de escritura que llevó a conectarse con claridad y resultados tangibles \_ la creación de la Dirección Federal de Alimentos y Medicamentos en 1905. relato conmovedor de Sinclair de la miserable existencia de los inmigrantes de Chicago no tuvo efecto paralelo, pero contribuyó a una creciente preocupación condiciones de vida”. (282). **Cullingworth, J B.** Planning in the USA : policies, issues, and processes. London ; New York : Routledge, 1997. Pág. 41



la Modernidad, así como en el país norteamericano, donde la fragilidad del sistema actual ya no puede organizar coherentemente todos los procesos ni conciliar doctrinas u orientaciones, debido a la dimensión absoluta que ha tomado la urbe, siendo profundamente conflictiva y dependiente de la inversión monetaria, de las formas especializadas y de las prácticas de ordenación, siendo sustancial el relieve que ha ganado el gasto privado como autoridad, en el que se desvirtúa lo público y la experiencia que puedan adquirir estas formas de componer la ciudad, ya que, con estas actuaciones urbanas y territoriales, se favorecen la aparición de los procesos congestionados por la misma individualidad y la dependencia de los conocimientos involucrados.

La relación directa entre los procesos de poder económico y de poder político en la metrópoli estadounidense se da en la intervención de los mecanismos de ampliación y regulación de la urbe, en donde intervienen todos los elementos formales y conceptuales disponibles para su recreación. Estas edificaciones e infraestructuras, con sus procesos constructivos, van de la mano de artificios ideológicos dirigidos como la congestión.

Se supone que la historia, con su arsenal material y conceptual, es la variable más susceptible a adoptar diferentes valores en el intercambio directo de acciones que efectúa la ciudad, ya sean físicas o fenomenológicas, entre el desarrollo urbano y el crecimiento económico que es causado por una multiplicidad de operaciones y funciones que aumentan a medida que la ciudad se expande. En la ciudad norteamericana, no existe la variable de la historia ni otra que desempeñe ese papel. Esto facilita el acceso de los mecanismos de saturación del espacio como la congestión, y de otros de similar naturaleza, pues se depura el acceso o la convergencia de las fuerzas políticas y económicas que hacen posible la realización de los inmuebles o las estructuras urbanas.

---

<sup>263</sup> “El periodo de mayor desarrollo cuantitativo de las company towns en América queda comprendido entre los primeros años del siglo XIX y la primera guerra mundial. Posteriormente se construyeron nuevas Company towns, si bien de forma mucho más espaciada. En 1938, el National Resources Committee, en un estudio sobre las comunidades planificadas, estimaba en dos millones de personas el total de la población

Las variables económicas, sociales o artísticas son cualidades que se dan debido al aumento de la población y por las obras de carácter especializado, como las grandes infraestructuras que se edifican como resultado de la gestión pública y artística de una serie de antecedentes sociales que se han destacado, en dimensión y en complejidad, y que contribuyen a la organización del espacio y a una extensión de las inversiones. A medida que aumenta el anillo de expansión de la ciudad, más definida y madura es la aplicación de las variables. En este sentido, tal aplicación se convierte en un proceso ideológico, ligado al planeamiento urbano que parte desde centro hacia la periferia, ya que permite adecuar los sectores deteriorados mediante estructuras sobredimensionadas, con posibilidad de albergar nuevos usos mediante técnicas o procedimientos tecnológicos novedosos. De la misma manera, sucede en áreas urbanas más pequeñas que necesitan un proceso de renovación mediante la formulación de un nuevo proyecto urbano que se utiliza como un modelo, o una sistematización, de la experiencia de la ciudad. Este nuevo prototipo de la ciudad en el que se encuentra presente la congestión es el sistema que jerarquiza directamente las actividades, tras haber superado el devenir histórico, y actúa directamente sobre el terreno, aumentando la capacidad del predio mediante las técnicas de sobredimensionamiento de las estructuras y del aumento sensible en la densidad.

Un ejemplo de esta experiencia en la ciudad es la *company towns*<sup>263</sup> de Gary, en Indiana, EEUU (Fig. 184-186). Establecida en 1906, cerca de Chicago, y gestionada por el capital financiero de los monopolios y por los promotores urbanísticos, en la búsqueda de terrenos económicos y extrapolados de los lugares en donde se había invertido en la residencia o en las áreas de oficinas y negocios, También es visto como un procedimiento de planeación social y de análisis financiero que sirve de base para la intervención de las preexistencias de suelos locales que son aptos para la realización de otros espacios urbanos, ya sean grandes fábricas

residente en company towns sobre un total de población, a la sazón residente en EE.UU., de ciento treinta millones”. (317) **Folin, Marino.** La Città del capitale : per una fondazione materialistica dell'architettura . Barcelona : Gustavo Gili, 1976. Pág. 197



Fig. 184. Gary, Indiana, U.S. Steel, hornos de coque, 1910.



Fig. 185. Gary, Indiana, la población que surge al lado de la acería, 1908.



Fig. 186. Gary, imagen de postal – Avenida Broadway que mira hacia el norte desde la calle 7.

de un piso, por las condiciones que establecen las cadenas de montaje que necesitan de grandes extensiones de terreno para funcionar, o zonas francas que minimicen los costos por estar cerca de ciudades residenciales<sup>264</sup>. Aquí entran en juego el resultado del proceso histórico de la ciudad de Chicago, reducido a su esencia, a una comprobación a menor escala de sus dinámicas originales, y la transformación de la sociedad, mediante el utillaje de las metodologías que se perfeccionaron durante la evolución de la urbe industrializada. Esta tentativa de elaborar la ciudad de Gary es una reflexión moderna en el amplio concepto del término, no solo por la utilización consciente de la cantidad de población que debiera existir para el manejo adecuado del emporio empresarial, sino también por el uso de prácticas científicas en los medios de producción. No pretendiendo ser una utopía urbanística ni un centro de reforma social, sino solamente un proyecto financiero.

Fundada como centro industrial, estratégicamente localizada sobre las rutas del lago Michigan, la ciudad de Gary adquirió su nombre en ho-

nor al presidente fundador de la *United States Steel Corporation*, Elbert Gary Henry. En ella, convergen el capital de los grandes *trusts* de J. P. Morgan y A. Carnegie y la necesidad de unir las actividades del monopolio del acero en un nuevo lugar, a la usanza de las primeras ciudades de la revolución industrial. Este urbanismo sirve a las medidas concretas de minimizar costos, utilizar mano de obra experimentada de los estados vecinos y localizarse entre el desplazamiento de materias primas. Para ello, fue que se proyectó esta gigantesca intervención, como un negocio especulativo a gran escala, para el que fue necesario un plan de reestructuración y renovación de las mismas empresas que participaron. En este caso, el efecto directo de la industria, la *United Steel*, es que esta aglutina bajo su nombre antiguas zonas industriales dispersas por el país, concentrando en un solo lugar la actividad productiva, el personal necesario, la residencia y todos los demás efectos funcionales de la experiencia acumulada en un espacio especializado, tal como sucedió en su momento con industrias como *The Tennessee Coal, Iron and Rail-*

<sup>264</sup> “[...] nuevas empresas se trasladaron a la periferia también. Siguiendo el desplazamiento de la fábrica de automóviles Ford al cercano Highland Park en 1910, General Motors y otros fabricantes de automóviles como Chrysler construyeron plantas en las áreas suburbanas de las ciudades, muchos de ellos a lo largo de la Terminal Ferroviaria de Detroit, a seis kilómetros del centro. Algunas empresas se sintieron atraídas por grandes distritos industriales autónomos, como la Zona industrial desarrollada al Norte de la ciudad de Kansas, Missouri, un sitio de tres mil acres desarrollado en armaduras

ligeras por el ferrocarril de Burlington, como un caso típico. Otras empresas se sintieron atraídas por las ciudades industriales cercanas, de las cuales las más destacadas eran East en St. Louis, Missouri, Flint en Michigan, y Gary en Indiana, el hogar de US Steel. Como resultado, la fuerza de trabajo industrial creció mucho más lentamente en el centro que en la periferia después de 1900. En el bajo Manhattan en realidad se redujo después de 1917.” (318). **Fogelson, Robert.** *Downtown : its rise and fall, 1880-1950.* New Haven : Yale University Press, 2001. Pág. 194

*road Company, The American Steel & Wire Co., National Tube Company, American Tin Plate Co., American Steel Hoop Co. y American Sheet Steel Co*, entre otras. En la búsqueda de un lugar económicamente estratégico donde localizar la factoría cerca a Chicago, resulta un “área metropolitana”<sup>265</sup> que es una de las primeras conurbaciones significativas que siguen procesos de ciclos utilitarios contingentes, en tanto que prevalecen la idea de un asentamiento que reproduce un modelo ideal de ciudad productiva y un enlace adecuado a las infraestructuras de comunicaciones para el personal laboral y con reservas suficientes para el suministro de servicios.

En el texto *Ciudad del capital y otros escritos*, se describen los propósitos de este asentamiento:

El objetivo que la U. S. Steel se propone con la construcción de casas consiste en promover la urbanización de la zona y recuperar el capital invertido en la totalidad de la operación, además de proporcionar casas a un restringido grupo de su mano de obra. En ningún momento la Gary Land Company se plantea tarea alguna de gestión de la ciudad, sino únicamente la adecuación, para su venta, de parcelas urbanizadas; a lo más que llega es a la definición de un esquema de conjunto de la expansión de la ciudad. Cada vivienda, al menos según los planteamientos iniciales, habría de ser construida por el comprador y habría de habitarla él mismo<sup>266</sup>.

La ciudad, después de cuatro años de su fundación, poseía 17.000 habitantes aproximadamente, posteriormente, en el lapso de 10 años aumentó tres veces su volumen demográfico, debido a una ampliación del centro siderúrgico, cuya población laboral flotante oscilaba entre los

50.000 y los 350.000 empleados. En este caso, la vivienda obrera construida *ex profeso* era escasa y restringida, debido a los costos de una infraestructura apropiada, que significaban un aumento en las inversiones del capital privado, la cual crea diversos mecanismos para usufructuar los gastos que se han realizado, ya fuera vendiendo lotes para vivienda o construyendo ellos mismos para arrendar. Al no resultar rentable, se vendieron terrenos anexos a la ciudad a agentes inmobiliarios para maximizar la intervención en el emporio comercial. Así, Gary llegó a convertirse en un amplio suburbio de la ciudad de Chicago de más de 200.000 habitantes.

Así, el sistema especulativo es utilizado, debido a las dimensiones demográficas, para gestionar y utilizar mecanismos de la congestión con el fin de satisfacer las demandas de centros de habitación y de servicios mediante alquileres elevados, comercialización de predios, *leasing* o arrendamiento financiero, entre otros, así como una serie de operaciones sobre el territorio donde la habitación es un subproducto de la industria con un fin pecuniario. El personal laboral y la población que accedió a la ciudad fundada a los pies de la *U. S. Steel* no solucionó el problema de hacer una ciudad como un valor permanente del conocimiento técnico, a pesar de las garantías laborales y de las acciones comerciales de los promotores particulares. Con ello, la población se vio afectada constantemente por el cambio de políticas de la siderúrgica y del gobierno federal, las cuales se suceden en litigios, huelgas y movimientos sociales, así como por la ausencia de otros elementos articuladores del entorno construido, basados en la diversidad funcional y social de la migración interna de los Estados Unidos, del Sur hacia el Norte, que afectó considerablemente el entorno urbano de la ciudad de Gary, convirtiéndola en una más de las zonas urbanas del Medio Oeste que presentan un deterioro acelerado.

<sup>265</sup> “El área metropolitana, reflejo espacial del fordismo, genera una morfología propia como resultado de la asignación de espacios especiales para funciones específicas: producción, residencia, comercio... Tal vez deslumbrados por sus buenos resultados el orden reinante en el espacio de la producción, se intentó implantar paso a paso, y como objetivo final de las actuaciones públicas. en el conjunto del espacio metropolitano [...]” (423) **Ordovás, María José González**. Políticas y estrategias urbanas : la

distribución del espacio privado y público en la ciudad. Madrid : Editorial Fundamentos, 2000. Pág. 187

<sup>266</sup> (317) **Folin, Marino**. La Città del capitale : per una fondazione materialistica dell'architettura . Barcelona : Gustavo Gili, 1976. Pág. 214

Los procesos de producción del espacio urbano están determinados por la fuerza de trabajo industrial y los bienes elaborados por la población activa que determina las acciones de la ciudad. Esto da como resultado una serie de formas de residir y de socializar, que se desarrollan, preferentemente, en predios que no poseen interés o importancia institucional o financiera y que, por la agresividad de los procesos de transformación de las estructuras, son favorables a la congestión por la modificación del uso del suelo y la especulación, al no permitir una localización permanente de una colectividad civil.

El espacio urbano, por regla general en la ciudad del capital, se encuentra fraccionado permanentemente por injerencia de los procedimientos reguladores que favorecen la unificación de los sistemas productivos, algunos de los cuales son propiedad privada y descuidan en su conjunto el entorno urbano-ambiental por su falta de compromiso social, emplazados desde el mismo origen de la urbe. Así, las actividades propias de la habitación se trasladan de forma obligada a solares urbanos del centro de la ciudad, o también a sectores deteriorados, a parcelas de engorde, a sectores suburbanos o a áreas abandonadas, definidas y recalificadas o catalogadas como áreas administrativas, etc., lugares donde se sufre del abandono institucional, sin condiciones adecuadas al contexto productivo. Estos predios, en donde se incorpora la vivienda, son homogenizados con construcciones de carácter colectivo o de uso residencial y con procedimientos de saturación que congestionan sus estructuras y concentran de la manera más eficiente el mayor número de habitantes, otorgándole al contexto cívico nuevos dinamismos.

---

<sup>267</sup> Había emigrado de Alemania a Chicago en 1851. Construyó el primer rascacielos de la ciudad en 1874 y era conocido por su referencia permanente a Gottfried Semper. Además de arquitecto constructor era un conocido académico miembro del Instituto Americano de Arquitectos. Su figura, según el texto de H. D. Duncan, ha estado subvalorada en el medio crítico y cultural de la ciudad estadounidense del siglo XIX. “Hombres como Baumann, Edelmann, y Adler, de los cuales poco se dice en la historia cultural de América, eran pensadores creativos cuya influencia en la civilización norteamericana sigue siendo más profunda de lo que expresan muchos de los autores crí-

Estas intervenciones o modelos de producción son las mediaciones o las conciliaciones pragmáticas de conveniencia entre el habitante y la estructura urbana, cuyos ejemplos, como experiencias edificadas, son las intervenciones urbanas en Europa, ya sea el París Haussmanniano, el Londres metropolitano, los *Stadterweiterungsplan* vieneses o alemanes o plan de desarrollo urbano de Amsterdam Sur, todos considerados por sus contemporáneos en propuestas ejemplares de planes reguladores (Fig.187-189).

Estas propuestas eran conocidas en Norteamérica, y en especial en Chicago, por profesionales nativos o inmigrantes como *Frederick Baumann*<sup>267</sup>, *Mariana Griswold van Rensselaer*, *George William Sheldon* y *Leopold Eidlitz*, entre otros, quienes pretendían incorporarlas como un sistema de pensamiento y de reforma en la ciudad estadounidense que se encaminaba a un reconocimiento internacional, viéndose comprometida por estas acciones que revalorizaban el diseño urbano y arquitectónico, cuyo propósito era devolverle a la ciudad una integridad social perdida, similar a las formas recreadas por la burguesía europea, así como una imagen internacional paralela al impulso imperial que estaba adquiriendo, ya que estas condiciones, en su mayor parte históricas o fenomenológicas, forman parte de la otrora homogeneidad social que fue sustituida por los nuevos modelos de eficiencia y productividad, y de los valores de las formaciones sociales no tradicionales.

La necesidad de reivindicar los valores de diseño de la urbe surge de la requisito social de apoyarse en las leyes naturales de la composición

ticos e intelectuales, que figuran tan prominentemente en cada evaluación convencional del pensamiento arquitectónico y cultural de América, donde el pensamiento de Sullivan fue creado en el encuentro y la controversia con hombres como Baumann, Adler, Burnham, Root, Edelmann, y su aprendiz, Frank Lloyd Wright. Donde el examen, la discusión, el debate y la oratoria formal e informal, el hablar por hablar bien eran una gran parte de la vida de Chicago.” (193). **Duncan, Hugh Dalziel.** *Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan.* Totowa, N.J. : Bedminster Press, 1965. Pág. 340



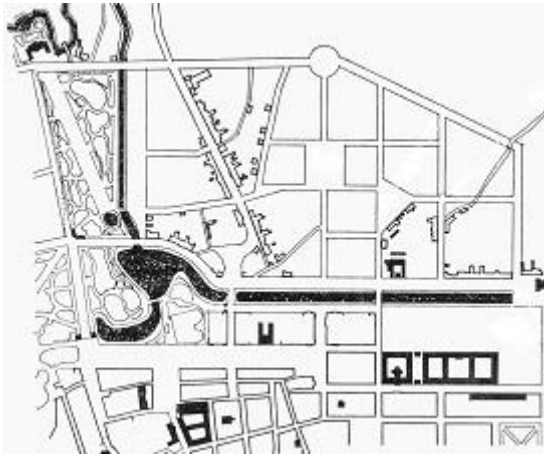


Fig. 187. Düsseldorf, 1841. El Plan regulador se realiza mediante la adquisición y reconversión de zonas industriales, el desarrollo de lugares para la residencia y la elaboración de planes de desarrollo con nuevas extensiones urbanas



Fig. 188. Viena 1840-1918. La incorporación de los suburbios llevó a una expansión de 17.812 hectáreas en las afueras. En el centro urbano, unas tres cuartas partes de los edificios existentes fueron demolidas y reemplazadas.



Fig. 189. plan para el desarrollo de la zona no urbanizable al sur de la ciudad entre los ríos Amstel y Schinkel. 1904-1917

urbana, en tanto que esta debe subsistir adoptando y articulando mecanismos de intervención cultural, cuyo objetivo es amortiguar los posibles defectos que se dan entre industrialización y la mala urbanización.

Por su parte, la congestión mitiga parcialmente estas acciones urbanísticas defectuosas con acciones racionales de intrusión en el tejido urbano, pues esta no se concilia con el lugar o con sus significados, en tanto que su objetivo es resolver un problema de densidad y de actividad, el cual ha sido establecido por un defectuoso proceso evolutivo de la urbe.

Esta orientación del mercado financiero hacia una equidad colectiva es, de cierta manera, un retorno a las tradiciones de la ciudad antigua, consideradas, ante los ojos de la Modernidad, como arcaicas, en cuanto a las formas propuestas, la organización del espacio y las actividades desarrolladas dentro de una tolerable organización social. Esto, a pesar de que se renuevan las zonas en conflicto, como es caso del *downtown* de Chicago, área a la que se le ha otorgado una vocación pública, y donde persiste dogmáticamente el requisito económico y de inversión.

La ciudad revalúa constantemente los procedimientos de la acción arquitectónica y urbanística, ya que, si estos no son efectivos y rentables,

se considera fracasada la actuación en la urbe. Para evitar este balance negativo, se procede al uso de las tácticas o procedimientos presentes en la congestión, ya que estos refuerzan los objetivos de la inversión, que es utilidad y sobredimensionamiento, mediante su densidad y máxima ocupación. Con ello, se minimizan las incongruencias que se puedan presentar en el proceso, ya que su realización y su éxito dependen del tipo o del modelo de intervención que puede ser cambiado o modificado de acuerdo con las necesidades. Así, por ejemplo, si el tipo exploratorio de un edificio no es acertado en una simulación, se cambia de modelo hasta que el prototipo ofrezca los beneficios deseados. La consecuencia es la autonomía del proceso y el fraccionamiento de las normas urbanas, lo cual crea una alta concentración puntual de usos y personas, en tanto que estas transformaciones dinámicas que caracterizan los progresos urbanos tienden a perder coherencia a medida que crece la metrópoli.



Fig. 190. Boston Ave. Commonwealth, 1881, que hace parte del *Emerald Necklace*, el sistema de parques de Boston.

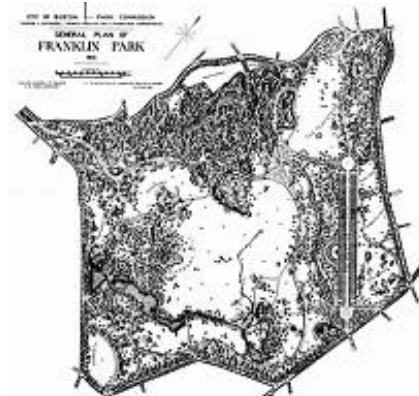


Fig. 191. Franklin Park, diseñado por Frederick Law Olmsted en 1884, es la pieza de mayor extensión del sistema *Emerald Necklace* con 213 hectáreas,



Fig. 192. Viena, la planta del distrito XXII, 1911. Como parte del plan director de Viena de 1893.

Si bien los intereses dinámicos de la ciudad capitalista y su contrastada utilidad hacen referencia a todas las estructuras diseñadas y construidas para tal fin, así como a los múltiples contenidos funcionales que son interdependientes de otros procesos urbanos contingentes de mayor o menor categoría, estas nuevas propiedades prácticas y utilitarias de la urbe son posibles únicamente debido a la cantidad de la población y a la magnitud de las operaciones proyectadas que surten sus efectos solo por las obras adecuadas a una óptima accesibilidad, un respaldo de la economía y una eficiente organización de los servicios.

Lo anterior induce al tejido urbano metropolitano a la semejanza y a la afinidad en las formas construidas y a la coherencia social. Esta intención de la política y de la inversión financiera solo se materializa por intermedio de la aplicación de mecanismos, como la congestión, que establecen una nueva dimensión a la escala humana de la ciudad y una nueva expresión a la relación del hombre con el entorno construido, donde los escenarios son más densos y el espacio habitable más pequeño, y los conflictos sociales y ambientales aumentan debido a la artificialidad de las propuestas, formándose así una existencia cultural de manera convencional sin proponérselo.

La vida en las ciudades se ha convertido en una transición, en un perfeccionamiento progresivo hacia el nuevo espacio que surgió después

de la revolución industrial, tanto a nivel de la producción del espacio privado, como de la realización y la configuración del espacio público. Los principales sistemas funcionales a escala humana propuestos por las iniciativas del llamado “urbanismo industrializado” son los bulevares, los parques, las avenidas, los encadenamientos y las secuencias fluidas de espacio público que incorpora la naturaleza. Estos resultan ser las nuevas referencias internacionales del repertorio urbano que, ahora, se integran al medio construido, entrando a formar parte de un sistema opuesto, pero a la vez complementario de las barriadas insalubres de la ciudad antigua. Un ejemplo de esto es la simbiosis del plan para la ciudad de Boston, de Arthur Delavan Gilman y Frederick Law Olmsted (Fig. 190-191), la cual coexiste con las deficiencias habitacionales y ambientales de la *township* a la par del incremento desmedido de los procesos de tratamiento y diseño de las nuevas áreas. Estos determinantes del espacio propuestos inicialmente en el planeamiento estético de los movimientos de reforma propuestos para esta época, es donde las ciudades deben hacer frente a las precarias condiciones que forjó la congestión del *boom-city* en una época posterior, en tanto que era muy difícil desligarse de la “tradición” de confeccionar el espacio saturado y congestionado de las ciudades para su convenida explotación, ya que su economía y fácil reposición financiera permitía un tipo edificable al máximo de sus posibilidades.



De esta manera, las ideas de los movimientos reformistas no solamente se orientaban hacia la ciudad, sino también hacia el conjunto de hechos y actividades de la sociedad en general que se originan desde una mentalidad adscrita al progreso y el liberalismo. A partir de estas posturas éticas y políticas, se instituyen iniciativas perfeccionadas de carácter individual que no alivian efectivamente a la misma congestión para conseguir atenuar, justificar y reforzar el incremento de la densidad constructiva y poblacional, que le exigían las inesperadas circunstancias impuestas por el *town-design* y su lógica de las transacciones.

En este punto, es necesario establecer que existen diferencias conceptuales en la proyección y la realización de la ciudad, las cuales podemos definir, *grosso modo*, entre la evaluación europea o la innovación norteamericana. Como ejemplo de esto, se puede citar el plan propuesto para el ensanche de Viena: la planta del distrito XXII de Otto Wagner hacia 1911 (Fig. 192), cuya posición teórica y su visión del futuro de la ciudad se enfocaba en la coherencia y en la armonía, lo cual se traduce en ver la urbe alejada de los intereses especulativos, pero cercana a la realidad de la vida moderna. Por su parte, Ch. Delfante describe la postura teórica de Wagner y la enmarca en la trascendencia del urbanismo del Imperio austrohúngaro, a partir del debate general de las artes dado por técnicos que luego representarían un papel importante en la visión de la arquitectura y la ciudad moderna.

No es competencia del arte... luchar contra las corrientes económicas o revestirlas de mentiras. La razón que le lleva a concebir

ambiciosos planes para los barrios de Viena es sencilla: la ciudad verá duplicada su población en 25 o 30 años. Piensa que “el derecho al trabajo está por encima del derecho a la esperanza” y que “las ciudades son las incubadoras de los cambios”, porque están “cargadas de informaciones y porque la necesidad de establecer contactos humanos favorece el intercambio de informaciones, lo que permite a los ciudadanos influenciarse, realizarse y darse ánimos entre sí. [...]”. Lo que más nos interesa ahora es su confianza en los “semilleros artísticos de la gran ciudad”, porque está convencido de que “el arte es la llave de la justa distribución de las obras: el arte del diseño de las calles, el arte de la imagen de la ciudad”. Hay que tener en cuenta que ésta es la primera vez que se habla de la “imagen de la ciudad” en un texto de carácter “urbanístico”<sup>268</sup>

Hacia la misma fecha, aproximadamente, encontramos la propuesta para la ciudad de Chicago de D. Burham, realizada en 1909 (Fig. 193). En esta se expresa la necesidad de ampliar el tejido de la urbe por razones demográficas (etnografía e inmigración<sup>269</sup>) y económicas (valores inmobiliarios e idoneidad funcional). En un segundo lugar, las propuestas urbanas y arquitectónicas del *orden cívico y la belleza*<sup>270</sup> se disponen en las edificaciones o en el espacio público propuesto, debido a la oportunidad que presenta la planificación de las ciudades. Sin embargo, se pensaba que las iniciativas de organización de la urbe, en el contexto norteamericano, implicaban un esfuerzo inútil en tiempo y dinero, pues eran más eficientes y positivas las referencias del ordenamiento de la ciudad de Washington y la grilla o el damero urbano para la ciudad de New York, considerados como modelos idóneos y competentes, ya que

<sup>268</sup> (319) **Delfante, Charles**. Grande histoire de la ville: de la Mesopotamie aux États-Unis. [trad.] Ángel Isac. Madrid : Abada, 1997, 2006. Pág. 361

<sup>269</sup> “Una lectura atenta a the Inland Architect revela que las teorías de la evolución arquitectónica y la adaptación en el medio oeste se formaron por la retórica de la expansión racial y la colonización. Chicago tomó prestado de la teoría europea una nueva manera de entender la arquitectura en términos de la etnografía, como un símbolo del progreso racial determinar la civilización humana. A través de su revista profesional. William LeBaron Jenney Peter B. Wight, John Root, Daniel Burnham, Henry Van Brunt, Frederick Baumann, Dankmar Adler, William W. Boyington, Louis Sullivan, e Irving y Allen Pond, buscaba un estilo que reflejase un nuevo carácter americano.

Esta búsqueda se llevó a cabo en una ciudad abrumada por conflictos étnicos y de violencia de clase, alimentada por el rápido aumento de la inmigración. Estos conflictos deben ser entendidos como fundamentales para cualquier discusión sobre el establecimiento de una identidad nacional, ya sea arquitectónica o política”. (320) **Merwood, Joanna**. Western architecture: regionalism and race in the Inland architect. [aut. libro] Charles Waldheim y Katerina Rüedi. Chicago architecture : histories, revisions, alternatives. Chicago : Univ. of Chicago Press, 2001, 2005. Pág. 4

<sup>270</sup> (195). **Reps, John William**. The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 497

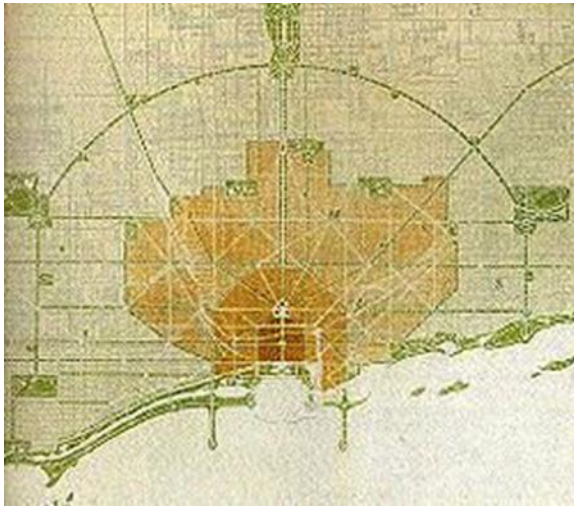


Fig. 193. Plan de expansión y adecuación urbana para la ciudad de Chicago. Burnham, 1909.



Fig. 194. Plano de Cleveland, Ohio, 1835



Fig. 195. Plano de Detroit 1897.

habían generado una multitud de copias en las que estaba ausente el planeamiento urbanístico, como el caso de ciudades como Detroit, Indianápolis, Charlottesville, Cleveland, Salt Lake City, etc. (Fig. 194-195)

El plan de reforma urbana de Chicago pretendía transformar estos modelos, mas no contradecirlos, tal es el caso del de New York, al cual se consideraba como la refrendación de un estilo funcional que actuaba adecuadamente a los ojos de los comerciantes y los entes financieros. Pero, a la vista de los defensores de D. Burnham, la propuesta de impulsar un plan maestro se consideraba viable;

[...] no por el número de sus propuestas específicas que se realizarían, sino por la manera en que se sembró la semilla para cultivar el crecimiento de la ciudad planificada, en el suelo relativamente estéril de la América urbana a principios del presente siglo<sup>271</sup>.

De esta manera, D. Burnham cita en su memoria de proyecto:

<sup>271</sup> (195). Ibid. Pág. 497

El plan tiene francamente en cuenta el hecho de que la ciudad estadounidense, y Chicago preeminente, es un centro de la industria y el tráfico. Por lo tanto, se debe prestar atención a la mejora de las instalaciones comerciales, a los métodos de transporte de personas y de bienes, para eliminar los obstáculos que impidan o dificulten la circulación y el desarrollo de las utilidades. Se ha proporcionado un avance también, en que los trabajadores requieren de un alto grado de comodidad en sus hogares y en su entorno, un lugar de provecho para el descanso y la recreación sin la cual todo el trabajo se convierte en monotonía. Entonces, la ciudad obtiene una dignidad que debe mantenerse y un orden que es esencial para el progreso material. En consecuencia, el plan prevé imponentes agrupaciones de edificios públicos y de relaciones recíprocas entre tales grupos. Además, se tiene en cuenta el hecho de que, con toda probabilidad Chicago, en el curso de la vida de las personas que viven ahora, se convertirá en una ciudad más grande que cualquiera existente en la actualidad, y que por lo

tanto, los planes descritos hoy día tendrán que ser complementados en un futuro no remoto.<sup>272</sup>

Observando las dos propuestas, la de O. Wagner y la de D. Burnham, encontramos diferencias cualitativas en forma y fondo, ya que en la primera intervención hay un cuestionamiento técnico que podemos definir como racional en función del arte y de las necesidades de expansión por acumulación histórica de la tradición y de las “buenas prácticas sociales”, propias de Centro Europa. En la segunda intervención, aunque prevalece un énfasis esteticista y formal, la propuesta está orientada a prácticas ideológicas de la especulación ya comprobadas desde la década de 1840, cuando 4.470 habitantes se percataron de la importancia de la localización de este asentamiento y el control que ejercería sobre las áreas que rodeaban los grandes lagos, lo cual hizo que, a finales de 1850, la población aumentara a 112.172. Esta dinámica demográfica tiene como objetivo la nueva evolución de la familia y de clases sociales más adecuadas a unas diferentes dinámicas territoriales, mediante una política de organización y de explotación del suelo que se caracteriza por la confianza en procesos racionales conscientes y en la lógica de sus intereses durante el desarrollo de actividades de jerarquización y especialización propias del nuevo tejido urbano, donde prevalece la iniciativa de la proyección económica, el intercambio, el transporte, la manufactura, etc., pero siempre sustentada en la producción de infraestructura y edificaciones.

La razón de ser de los nuevos asentamientos, que traspasaban el esquema de los *ghost towns of the West*<sup>273</sup>, derechos en tierra inexistentes en ciudades de papel, utopías urbanas fallidas o una forma muy usual de estafa en el Oeste estadounidense, es que pudieran consolidar, organizar y mantener una continuidad con los procesos de producción y formación del lugar, ya fuera de la promoción de nuevas áreas urbanas o de la renovación de las ya existentes. La congestión asume, en ambos casos, las acciones arquitectónicas y urbanas, por efectos de la densidad

y la especulación, que se van sumando vertiginosamente en estos modelos de asentamiento. Esto conlleva a la adopción de nuevas políticas de intervención sobre el espacio urbano que abarcan la creación de nuevos sistemas de apropiación del suelo, de construcción y de formalización estética, ya sea desde organismos públicos o desde promotores privados, basados en las nuevas categorías espaciales que son necesarias para el funcionamiento de la aglomeración y la densidad, entre las que se destacan los nuevos tipos de vivienda popular, una variación de los *tenement*, donde se recogen elementos propios de la casa “burguesa” o de la *middle-class* como su distribución interna y algunos elementos formales en la fachada (Fig. 196-197), así como instalaciones de inserción colectiva (Fig. 198), que llevan directamente a las nuevas tipologías de hoteles, oficinas, estaciones de tren, entre otros, en grandes superficies de acogida y socialización como los vestíbulos, los pasillos, las salas de atención pública o los *halls*, espacios que se configuran como una prolongación de la dinámica de clase y del escaso espacio de la calle, indispensable, por no decir forzoso, en las nuevas ciudades generadas por el impacto económico y financiero.

De esta manera, la congestión conlleva una ampliación y una nueva categorización del sistema residencial, logístico, de parques, avenidas y equipamientos públicos, debido a la subordinación y a la ampliación que supone el incremento de la producción, en tanto que el espacio existente e, incluso, el creado *ex profeso* ya no son eficientes ni cualificados funcionalmente ante las nuevas condiciones de la ciudad diligente, así como tampoco a través de la continuidad física o fenomenológica de los mismos sistemas, pues ya no se cuenta con la capacidad de articular las discontinuidades formales y sociales debido al tamaño y a la complejidad de la urbe metropolitana y su necesidad de representatividad.

Las relaciones funcionales del colectivo poblacional, entre la nueva sociedad y el medio urbano, varían considerablemente, negativa y positivamente, debido al aumento de la escala urbana, del tamaño que adquie-

<sup>272</sup> (321). **Burnham, Daniel Hudson, Bennett, Edward H y Chicago., Commercial Club of.** Plan of Chicago. New York : Da Capo Press, 1909, 1970. Pág.1-4.

<sup>273</sup> (322). **Florin, Lambert.** Ghost towns of the West. New York : Promontory Press, 1971.





Fig. 196. Vivienda colectiva para la clase media. Pullman, Illinois, 1890.

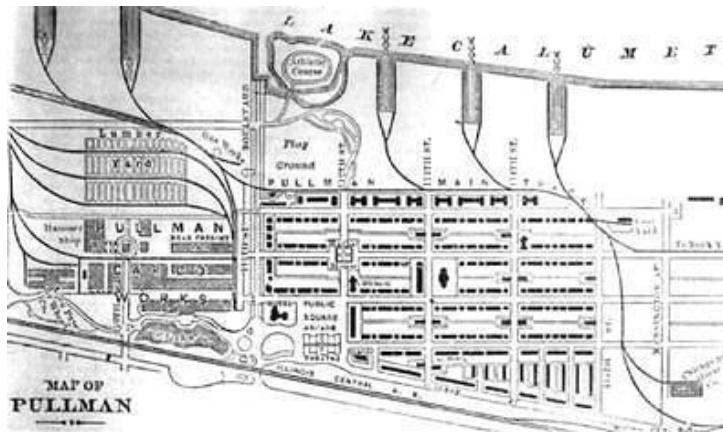


Fig. 197. ciudad industrial modelo de Pullman al sur de Chicago, 1881-1884



Fig. 198. Gran estación central de trenes, Chicago.

ren los inmuebles y los sistemas en la ciudad metropolitana. Esta relación entre población y actividad, o “grandes movimientos sociales”, que se ha denominado como aglomeración, forma parte de las características de la congestión que se refieren a la forma, el manejo y la utilización del nuevo espacio proyectado que, cada vez más, es restringido por la necesidad de adecuar los usos urbanos a condiciones específicas de concentrar a la población y sus actividades. En ello, inciden no solo los costos de las gestiones urbanísticas, sino también una inevitable interdependencia entre el colectivo y las nuevas necesidades, pues la ciudad se ha convertido en el foco laboral y de gestión tanto privada como pública que afecta ostensiblemente la calidad de la urbe, siendo la congestión y sus productos espaciales rechazados, en la mayoría de los casos, por superar las exigencias de planeamiento y la reducción del espacio general de las ciudades.

El espacio construido para la producción y la administración de la vivienda, como parte de las nuevas funciones colectivas en la ciudad metropolitana, se presenta cada vez más reducido, ya que se discriminan sus virtudes pasadas, en cuanto a sus propiedades formales y de orientación pública, debido a que su representación política y social ha sido orientada a la especulación general y figurativa. Los factores propios o externos del manejo funcional de la ciudad del capital anteriormente

enunciados inciden ahora negativamente en la arquitectura, y se sirven de la congestión para la corrección de su diseño y construcción, conforme a la rentabilización financiera del mismo y creando impactos colectivos significativos de muy diversa índole. Un ejemplo de esto es el espacio público de Chicago y New York. En esta última, las situaciones generales son más dramáticas, debido al espacio geográfico muy limitado de la isla de Manhattan que está directamente relacionado con el costo cada vez mayor del suelo y el desplazamiento de las clases medias y populares fuera de la isla, lo cual ha determinado tanto el acceso al espacio público como al privado y a las condiciones de la organización social y productiva de ese entorno particular.

Desde 1811, con *The Commissioners' Plan*, hasta mediados del siglo XX, con el *National Housing Act of 1934*, la urbe neoyorkina se sirvió de estos instrumentos para la reglamentación y disposición de los solares, con los cuales se controlaron las disposiciones formales y funcionales para la realización de los inmuebles que llevaron a que el predio se fuera fraccionando y a que la altura máxima disponible de la construcción aumentara. En estas acciones, predominó un cerrado mercantilismo del uso del suelo y un profundo desconocimiento de las necesidades sociales, en tanto que la estructura urbana se mantuvo restringida a cualquier intervención pública. En new York, la única acción efectiva

fue el *Central Park*<sup>274</sup>, ya que fue el resultado de una campaña pública y periodística para la realización de un imperioso terreno público que no se encontraba entre las prioridades de un entorno enfocado en el uso máximo de los solares, ya que, tradicionalmente, debido a los estamentos políticos y el tradicional concepto de la propiedad privada, el tejido urbano y sus acciones se consideraban inamovibles, avaladas jurídicamente desde las más altas instancias, como la Corte Suprema de Justicia, el gobierno federal y nacional. Tales decisiones han condicionado las gestiones colectivas del espacio metropolitano, pues este no se modificó hasta la promulgación de leyes de utilidad pública hasta 1934<sup>275</sup>.

De esta manera, la población menos favorecida se encuentra manipulada por esta realidad urbana y sometida por necesidad de las disposiciones que impone la congestión en las zonas metropolitanas. En este caso, solo se logra una solución si el habitante cuenta con una capacidad adquisitiva que le dé la posibilidad de usufructuar unas mediocres condiciones de habitabilidad, las cuales, en un contexto diferente al de esta ciudad, no se considerarían aceptables para cualquier grupo social.

La situación socioeconómica de la población activa en las ciudades norteamericanas del siglo XIX está condensada en el siguiente texto de P. Sica:

<sup>274</sup> “[...] un comité del consejo posteriormente emitió un informe favorable que sugeriría el sitio propuesto por W. C. Bryant. La legislatura estatal autorizó a la ciudad para adquirir tierras para tal fin, y el proyecto parece haber comenzado. Se desarrolló una oposición casi de inmediato, sin embargo, algunos de ellos dirigidos contra el sitio específico y algunos contra la idea misma del parque. Mientras tanto Downing, que estaba encantado ante la perspectiva de ver sus ideas aceptadas, criticó el sitio de 160 acres por ser demasiado pequeño, y abogó por que al menos 500 hectáreas se debían adquirir. Los defensores de una ubicación más céntrica y de un sitio grande prevalecieron, y se pidió a la legislatura para que concediera la autorización para la compra de lo que hoy es el Parque Central. Durante un tiempo, parecía que ambos sitios pueden ser adquiridos, pero la oposición era demasiado fuerte, y la espléndida ubicación junto al río fue rechazada. El 17 de noviembre de 1853, con el nombramiento de los Comisionados de Estimación y Evaluación para tasar y adquirir la tierra, comenzó a trabajar en el Parque Central.” (195). **Reps, John William**. The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 331

Los trabajadores quedan excluidos del mercado de la producción edificativa corriente y se ven obligados a utilizar los desechos del patrimonio inmobiliario existente o la oferta marginal tecnológicamente superada, y además en condiciones de uso extremadamente precarias (hacinamiento, falta de servicios, etc.)<sup>276</sup>.

Las transformaciones de la estructura urbana por efectos de la congestión anteriormente enunciadas no son uniformes ni idénticas entre sí, debido a la presencia de usos, dimensiones y magnitudes que sobrepasan las capacidades normales de lo físico y lo demográfico. Con ello, la congestión se hace necesaria para crear inmuebles y espacios, de las formas más variadas, capaces de dar cobertura a las necesidades más disímiles.

La congestión puede convertir edificios o áreas urbanas en “ciudades” dentro de la ciudad, las cuales varían significativamente de manera morfológica, funcional y administrativa, ya que cualquier acción que se realice en la urbe es heterogénea, a causa de las diversas clases de inversión aplicada, orientadas a rentabilizar el lugar de interés mediante las formas arquitectónicas o las funciones urbanísticas que son intermediadas por el planeamiento<sup>277</sup>.

<sup>275</sup> New York City Housing Authority (NYCHA)

<sup>276</sup> (323) **Sica, Paolo**. Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 1151

<sup>277</sup> El planeamiento realizado en las ciudades estadounidenses entre 1910 y 1929 se dirige hacia la eficiencia administrativa, dar respuesta a la congestión de las urbes, minimizar el impacto del automóvil y reformar los gobiernos municipales, pero se mantienen las actividades que se consideran adecuadas al medio especulativo, sin que se observe una conciliación con los poderes que manejan la realización de la ciudad. En las observaciones de L. Wingo, como caso contrario, encontramos una definición de planeamiento más cercana a la progresión y al equilibrio entre producción y sociedad en Estados Unidos a mediados de la década de los años setenta. “La distribución del suelo deberá reservar espacio suficiente para cubrir una serie de necesidades nuevas. Los urbanistas se verán forzados a desarrollar sus planes de acuerdo con la planificación del bienestar social. En aquellos lugares en que las dimensiones económicas, los factores estructurales, y el diseño ‘puro’, han vaciado previamente el planeamiento



El sistema de fenómenos urbanos y condiciones formales necesarias para lograr materializar la congestión y su proyección en la metrópoli es una novedad siempre cambiante, no es permanente ni estático, ya que las condiciones para formalizar la congestión no siempre se dan por medios racionales de autosuficiencia de las estructuras o por la tradición. El contenido social y humano de los nuevos emplazamientos que se realizan en la ciudad somete y estará sometido a la evolución de la congestión, la cual se adapta a la naturaleza cambiante de la urbe mediante la creación de nuevos modelos, nuevas prácticas de ocupación del territorio y nuevos sistemas de organización. La vivienda, con sus formas de organización, es el ejemplo más relevante de esta condición intrínseca de la congestión, pues en ella este fenómeno se concreta por el aumento exponencial de las unidades habitacionales y la reducción de su espacio útil, mediante una significativa extensión de los servicios y medios tecnológicos al ampliarse el número de habitantes y sus necesidades, lo que también se ha dado en llamar “aglomeración” o “concentración”. En ello, los sistemas denotan formas indeterminadas que podemos definir como uno de los excesos de la urbanización en el que el índice de densidad de población es el factor más importante, en tanto que los modelos de desarrollo y organización arquitectónica y urbana definen las variables de la aplicación de la congestión.

---

del espacio urbano, el planeamiento que persiga el bienestar y la satisfacción de las necesidades sociales deberá volver a barajar las estrategias y la jerarquía de valores del urbanista [...]” (324) **Wingo, Lowdon, y otros.** *Cities and space : the future use of urban land.* (Ciudades y espacio : el uso futuro del suelo urbano). [trad.] M. Bayes Sopena. Barcelona : Oikos-tau, 1976. Pág. 105

<sup>278</sup> “Frecuentemente se considera el progreso técnico como base de la metrópoli. [...]...la introducción de nuevas actividades de producción y de consumo y eliminando casi totalmente el obstáculo espacio, gracias a un enorme desarrollo de los medios de comunicación. En los inicios de la segunda revolución industrial, la generalización de la energía eléctrica y la utilización del tranvía, permitieron la ampliación de las concentraciones urbanas de mano de obra en torno a unidades industriales de producción cada vez más amplias. Los transportes colectivos aseguraron la integración de las distintas zonas y funciones de la metrópoli, distribuyendo los flujos internos mediante una relación tiempo/espacio aceptable. [...] El progreso técnico permite, por un lado, la evolución de las formas urbanas hacia un sistema regional de interdependencias a través de los cambios de los medios de transporte, por otro, impulsa dicha

De esta manera, los procesos de la congestión se pueden catalogar en tres sistemas: la modelación, o las formas de ocupación del territorio; la aglomeración, que corresponde a la acumulación de usos y actividades por efectos de la desorganización urbana con una población económicamente activa; y la densidad, que posibilita procesos complejos como la fuerza de trabajo que da sentido a los asentamientos metropolitanos, responsables de la productividad, las nuevas comunidades y el progreso<sup>278</sup>.

## 2.7 La congestión y su intervención en la ciudad

Como ejemplo de las condiciones anteriormente enumeradas, se hace necesario un proceso de comparación entre diversos modelos de ocupación del territorio. En este caso, tomaremos las condiciones que se presentaron en las primeras ciudades fundadas en América del Norte que, a diferencia de las implantadas por el Imperio español<sup>279</sup>, presentan condiciones completamente opuestas, pues las urbes de la América Española se identifican por tener un contenido preestablecido, una verdadera

evolución mediante las modificaciones, suscitadas por las actividades sociales fundamentales, y en particular en el sector de la producción... (237). **Castells, Manuel.** *La question urbaine.* [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 29-30

<sup>279</sup> La ciudad Española compila dentro de su traza, múltiples experiencias sociales y culturales que no presenta la ciudad norteamericana. F. de Terán cita esta actividad de manera empírica y teórica. “Hay muy hermosos ejemplos de esta alternancia y simultaneidad entre empirismo e idealismo en muchos episodios culturales de la historia de la construcción de la ciudad. Como, por ejemplo, el conocido caso de las normas contenidas en las Leyes de Indias de 1573, dictadas por Felipe II con la intención de dirigir y regular el proceso de urbanización española en América. Por lo que se refiere a la organización física del espacio urbano, las citadas normas son una sistematizada compilación realizada a posteriori, de una actividad práctica ensayada y desarrollada repetidamente desde mucho antes de esa fecha. Esa actividad, sin normas ni teoría explícita, había ido produciendo una cantidad importante de nueva realidad urbana, es decir, de ciudad hispanoamericana, según unas pautas que recogerán las citadas Leyes,

planificación urbanística orientada por decreto real, una compleja ordenación territorial y una colonización dada a partir de una lenta repoblación. Las ciudades de la colonización norteamericana no se corresponden con el proceso del dominio total del territorio, sino bajo la forma de un gradual asentamiento comprometido, en un principio, con la seguridad y la contigüidad con otras poblaciones y, después, con puestos de avanzada con la capacidad de generar en un futuro cercano beneficios y opulencias, de igual manera existió una apremiante y heterogénea inmigración y una proyección precipitada e irreflexiva de la ciudad.

El asentamiento en el norte del continente americano se dio principalmente por enclaves operativos, ya que la condición de abarcar el territorio correspondía a una economía rural, en la que los lugares que servían de base para la extracción de recursos, la expansión de la caza, la recolección o la producción agrícola contaban con tierras de cultivo al exterior de una zona de seguridad o una empalizada. Si bien poseían ordenanzas en una primera época para su fundación, la mayoría de estos enclaves se organizó desordenadamente por iniciativa privada, por lo cual muchos de estos desaparecieron debido a zonas malsanas, inseguras o improductivas socialmente, por estar fuera de las fronteras demarcadas por la población indígena nativa o por una incertidumbre de localización. La ubicación de dichos enclaves territoriales, escogidos como asentamientos de una población, era, por regla general, decidida al azar, aunque se buscaba que, por circunstancias y condiciones favorables, estos pudieran ser el germen de una gran especulación.

La colonización y fundación de las ciudades en Estados Unidos corrieron por cuenta de las sesiones territoriales entregadas a los nobles o por la cesión de terrenos a colonos ingleses o extranjeros, así como a religiosos ortodoxos. G. B. Tindall se refiere a esto en el siguiente apartado:

---

las cuales, además de asumir la abundante experiencia ya ensayada, incluyen componentes normativos idealistas, como las prescripciones vitruvianas para el trazado de las plazas y las formas en que, a partir de ellas, debía generarse el conjunto ortogonal de calles y manzanas, de modo que el resultado pudiese ser más complejo, rico y variado que el que se había producido espontáneamente a través del esquemático modelo

A raíz de la restauración de Carlos II, el monarca feliz, se inició una nueva época de entusiasmo por la expansión colonial, realizada principalmente por favoritos reales. En el curso de doce años los ingleses conquistaron Nueva Holanda, colonizaron Carolina y les dieron la forma casi definitiva a las colonias. En la región central, que antes fuera holandesa, nacieron cuatro nuevas colonias: Nueva York, Nueva Jersey, Pennsylvania y Delaware. Sin excepción, las nuevas colonias eran de propiedad privada, concedidas por el rey a "propietarios", hombres que se habían mantenido fieles durante la guerra civil<sup>280</sup>.

Los enclaves tradicionales de las primeras fundaciones se mantuvieron y se convirtieron en arquetipos para otras ciudades, entre las que se destacaron Filadelfia y Pensilvania. Otras se desarrollaron bajo patrones de aumento de unidades, principalmente rectangulares, a medida que la demanda de espacio urbanizable lo iba requiriendo, tal es el caso de Savannah, en Georgia, y Pittsburgh, en Pennsylvania (Fig. 199). Durante estas primeras épocas se abría calle por calle, lote por lote, conservando parcelas relativamente pequeñas que eran vendidas a los propietarios con arreglo a sus propias necesidades, sin que existiera un plan urbano o unas referencias de diseño.

En una etapa posterior, durante la expansión hacia el Oeste en la década de 1830, entró en juego la planificación especulativa de los nuevos asentamientos, los *new towns*, los cuales no presentan diferencias notables con respecto a las primeras fundaciones, ya fuera Washington, Charlestown o New Haven, de las que tomaron ejemplos físicos y teóricos y de las que se recogen las diagonales como recursos diferenciadores, pero sin ningún contenido de planeamiento. Las comunidades fundadoras utilizaron su memoria y sus recuerdos de los lugares de origen, por lo general, aspectos regionales o comunitarios de los países europeos, para

cuadricular." (325). **Terán, Fernando de.** El pasado activo : del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad. Madrid : Akal, 2009. Pág 55

<sup>280</sup> (358) **Tindall, George Brown y Shi, David E.** America: a narrative history. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1995. Pág. 28



Fig. 199. Plano de la ciudad de Pittsburgh, Pennsylvania. 1795



Fig. 200. Plan de Knoxville, Tennessee. 1791

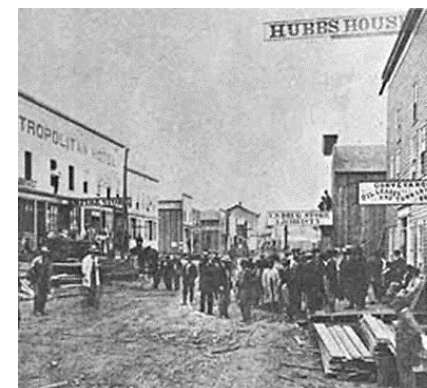


Fig. 201. Pithole City en Pennsylvania, típico ghost-town fundado en 1865

proponer algún elemento que los diferenciara de otras, ya fuera un recurso funcional o uno estético. Por norma general, estos nuevos planes no jerarquizaron ni dispusieron de remates urbanos significativos, como tampoco de edificios conmemorativos, monumentos, sentido histórico del lugar o de alguna otra consideración técnica o social.

Lo que prevaleció en la fundación de los nuevos asentamientos en Estados Unidos, después de la independencia de 1776, fue la parrilla o *grid* (Fig. 200) que, en este caso, fue una respuesta empírica a una necesidad de asentamiento, un tejido ortogonal que se impuso por cuestiones prácticas de accesibilidad y organización, ya que su facilidad intrínseca para adaptarse a la topografía, así como a las actividades funcionales, permitía la ejecución de unos principios básicos de economía urbana en alineaciones y parcelaciones del terreno para su producción o venta, lo cual era el principal motivo de la proliferación de los nuevos asentamientos. En este espacio, convergían situaciones propias de la desarti-

culación propia del rápido crecimiento demográfico y la falta de controles por parte del gobierno en circunstancias reales y ficticias, ya que se creó una mitología entorno a la utopía del asentamiento, una nueva Jerusalén pródiga e ideal<sup>281</sup>, donde prevalecía la armonía y la justicia, pero que, en la mayoría de los casos, resultaba siendo una falsa promesa, pues esto era parte del modelo de especulación, un medio de estafa a la población inmigrante o residente, en tanto que tales promesas solo existían en un papel o se trataba de una extensión yerma de terreno sin ninguna infraestructura, y que terminaron conociéndose como los *ghost-towns* del Oeste<sup>282</sup> (Fig.201).

En el libro *Making of Urban America, a History of City Planning in the United States*, J. W. Reps hace una descripción de los sucesos más importantes del desarrollo urbano de Norteamérica, citando al periodista y cronista Albert D. Richardson, quien describe, en su libro *Beyond the Mississippi*, editado en 1867, una relación de los procesos de domesti-

<sup>281</sup> La mayoría de las versiones en los textos de historia de los Estados Unidos sobre su proceso de construcción como nación se basan en un concepto de "excepcionalidad". "El sociólogo James Loewen explica en su crítica clásica, *Lies My Teacher Told Me*, que los textos de historia de los Estados Unidos son muy propensos a "adoctrinar en un patriotismo ciego", en lugar de enseñar una historia significativa. Señala como "Los títulos por sí mismos cuentan la historia". Así lo hacen La Gran República, La

Vía Americana, Tierra Prometida y El surgimiento de la Nación, entre muchos otros". (315). **Zinn, Howard.** A people's history of the United States : 1942-presents. [trad.] Toni Strubel. Bogotá : Pisando Callos, 1977, 2008. Pág. 7

<sup>282</sup> (323) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 635

cación del Este hacia el Oeste, como el caso de la celeridad de las acciones racionales en la creación de la ciudad, que es un punto culminante del dominio territorial.

A. D. Richardson señaló que, a lo largo de los 125 kilómetros del río Missouri en Kansas, no menos de 14 ciudades habían sido planificadas hacia 1857. Las nuevas ciudades aparecieron tan rápidamente, que algunos funcionarios de frontera han propuesto que el Congreso reserve algunas de las tierras para la agricultura, antes de que el territorio se corte en porciones para edificar. Como era de sospechar, y como confirma Richardson, los promotores han antepuesto afirmaciones extravagantes de los edificios ya existentes o que se construirán en breve. La Nueva Babilonia de territorio de Kansas, se representa generalmente por tener una o más vías de ferrocarril, una universidad, iglesias, parques, negocios, y similares. De hecho Nueva Babilonia, como Richardson sugiere, rara vez era más que una choza o una tienda de campaña y, a menudo consistía únicamente en la extensión de una pradera ondulante. Pocas personas se molestaron en visitar el sitio de una de estas “ciudades” antes de comprar un lote o una porción de terreno. Por supuesto, muchas de las ventas se realizaron en los estados del este, pero incluso a los residentes de Kansas se les hizo ver lo invisible, como las compras que se podrían hacer con un billete de lotería. Al describir cómo prácticamente todos los habitantes de Kansas participaban en esta manía de especulación, los comentarios de Richardson, que esto “no era una estafa, pero sí una manía”. Los especuladores eran tan locos como el resto<sup>283</sup>.

---

<sup>283</sup> (195). **Reps, John William.** The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965.

Pág. 361

<sup>284</sup> (275). **Faulkner, Harold Underwood.** American Economic History. [trad.] Aída Aisenso. Buenos Aires : Nova, 1924, 1956. Pág. 332

<sup>285</sup> La colonización distaba mucho de ser un proceso ideal, tanto por las políticas sobre tierras como por los actores que intervenían en la colonización del territorio, H. D. Duncan esboza una semblanza del colono de Illinois: “[...] el ocupante ilegal, que vivía de la caza y del maíz cultivado en la tierra despejada por él y su familia, una ‘actividad’ extendida entre estos invasores que rara vez se quedaban más de unos pocos meses o años; generalmente vendieron su tierra y la construcción de su cabaña a

De 22 ciudades con una población superior a 8.000 habitantes existentes en Estados Unidos en 1810, se ascendió a 282 en 1860<sup>284</sup>. En su mayoría, se trataba de asentamientos que, a pesar de las difíciles condiciones económicas, la falta de un argumento de producción para incluirse en el mercado nacional o social o la inestabilidad del inmigrante y las constantes hambrunas y rencillas por las tierras mejor ubicadas, no se vieron impedidas para el implantarse aunque no definitivamente, ya que durante el siglo XIX, la gran mayoría de los colonos en esta región era trashumante, siempre en la búsqueda de mejores oportunidades económicas, entre las que se encontraba especular con las obras de mejoramiento que había realizado en la tierra que le habían asignado o que había comprado<sup>285</sup>.

Los medios técnicos disponibles fueron superando las expectativas de la sobreoferta de tierras y las deficiencias de su localización, adquiriendo, por este motivo, una población residente y productiva relativamente estable. Estas ciudades en potencia aseguraban una incipiente organización espacial, así como la copia y la refrendación de otros patrones urbanos que se consideraban coherentes en cuanto a las aspiraciones de progreso, con el fin de establecer una unidad sin alardes en manzanas, lotes y calles iguales y repetitivas. Esta disposición urbana, ante la falta de autoridad local o estatal, constituía una regulación natural que se imponía entre moradores, propietarios rentistas o especuladores de la finca raíz, en tanto que, debido a una serie de operaciones urbanísticas, se compraban y revendían lotes, acorde con el papel no tradicional de la propiedad, ya que no se establecía ningún vínculo por norma general,

otros colonos más perseverantes y siguieron adelante. Los habitantes clandestinos eran a menudo holgazanes y perezosos, pero a menudo, también, esto era simplemente un ‘juego’, o la inversión de un capital, lo que habría permitido asentarse y prosperar. El granjero siguió al ocupante ilegal. Él vino con otros valores o recursos y no se conformó con cualquier tierra, con excepción de lo que ya poseía o esperaba comprar. Sus primeros acomodos con la vida de granjero diferían poco de las atípicas actitudes del inquilino ilegal. A menudo, él comenzó con un campamento de troncos apilados de media cara para dar cobijo en tres lados, con una chimenea en el cuarto lado”. (193). **Duncan, Hugh Dalziel.** Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan. Totowa, N.J. : Bedminster Press, 1965. Pág. 3

como el prestigio que da su propiedad o el trabajo que allí se realiza. Aquí, el particular, el colono o el pionero es un moderno promotor urbanístico<sup>286</sup>.

De esta manera, a medida que avanzaba la colonización de los territorios, se impuso este modelo regular en el territorio norteamericano, pues al ser estimulado por los rentistas particulares, aparecieron otros promotores a mayor escala, como las compañías de ferrocarriles y el sistema fabril, las cuales, gracias a la interconexión de las vías y el perfeccionamiento de la manufactura, contribuyeron significativamente al desarrollo urbano de las nuevas ciudades. El impulso otorgado por los medios técnicos que respaldan la vitalidad de la economía, proveyó de herramientas al sistema de ciudades en crecimiento, estimulando la inmigración y la circulación de personas, bienes de producción duraderos y capital financiero, los cuales serán las bases de la posterior congestión en la ciudad norteamericana.

Así, los lugares donde se asentó la población contaban con el soporte de las obras de infraestructura y accesibilidad. El ferrocarril es un hecho superlativo en la colonización del territorio, ya que procuró el impulso y la promoción de las áreas geográficas, tal como lo refiere la *New Economic History*:

La idea de la existencia de un nexo crucial entre el ferrocarril y el salto hacia adelante de la economía americana a partir de 1840 parece que es apoyada por una avalancha de pruebas empíricas. Está, primero que todo, el efecto producido por el ferrocarril en el crecimiento de las ciudades. Atlanta se transformó de un punto en cierra salvaje en una floreciente metrópoli como consecuencia de la construcción de los ferrocarriles Western y Atlantic.

<sup>286</sup> “Los turistas franceses que visitaban las ciudades americanas en el siglo pasado repiten constantemente que nunca parecen acabadas, pues se demuele y reconstruye incesantemente. Uno de ellos habla graciosamente de ‘ruinas en construcción’ y de paredes en demolición, añadiendo que con frecuencia uno ya no sabe dónde está. Creo que hay que ver en esa situación de perpetuo ‘no acabado’ el resultado de un estado de ánimo radicalmente diferente del nuestro. En Estados Unidos, se construye deprisa, se construye en general con materiales ligeros, con tan pocos gastos como sea posible,

Chicago eclipsó a San Luis como emporio comercial del Oeste en virtud de sus superiores conexiones ferroviarias. Y Louisville ahogó el crecimiento de Cincinnati al poder negarle la conexión con el Sur del ferrocarril[...]”<sup>287</sup>.

Como se ha observado, la ciudad de Chicago es un ejemplo paradigmático, ya que representa, desde su fundación y posterior desarrollo, los procesos de articulación y de ejecución de la congestión desde la perspectiva de la evolución socioeconómica del espacio que después se convertiría en un antecedente y en una refrendación de sus procedimientos de operación. En esta urbe, predominan la densidad, la altura y la magnitud de las construcciones, argumentos que justificaron la ejecución de un tipo específico de diseño en sus obras y en sus áreas urbanas, ya que la ciudad, por su constante perfeccionamiento, ilustra un cierto pensamiento arquitectónico y urbanístico afín con las condiciones de oferta y demanda del espacio complejo de la urbe, en donde las propuestas realizadas han valorado el fenómeno de este estudio.

De esta manera, encontramos la siguiente observación del libro *The Making of Urban America, a History of City Planning in the United States* sobre la fundación con ánimo especulativo de la ciudad de Chicago.

En 1822 el Congreso autorizó al joven estado de Illinois un estudio para adquirir una franja de 90 pies de tierra para un canal. Hubo conflictos en torno a la ubicación exacta para el canal, y el estado enfrenta dificultades serias sobre la financiación de esta mejora. En 1826 la legislatura de Illinois solicitó la asistencia y el Congreso la aprobó un año más tarde, la ayuda federal consistió en la forma de una concesión de tierra. Según la ley del estado iba a recibir el título de secciones alternas de tierra por cinco millas a cada lado de la ruta del canal. En 1829 tres comisionados

para reservarse la posibilidad de demoler al cabo de unos años o de marcharse a otra parte a construir otra cosa”. (294) **Trocmé, Hélène.** Les Américains et leur architecture. [trad.] Pilar Calvo. Madrid : Ediciones Cátedra, 1981, 1983. Pág. 23

<sup>287</sup> (360). **Fogel, Robert William.** A quantitative approach to the study of railroads in American economic growth : a report of some preliminary findings / R.W. Fogel (1962). Railroads and American economic growth : essays in econometric history. Baltimore : Johns Hopkins Press, 1964. Pág. 178



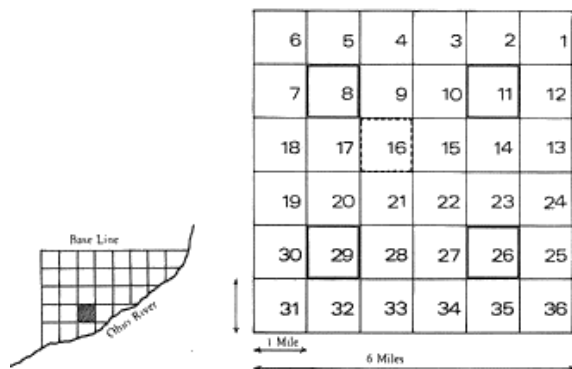


Fig. 202. método de agrimensura de las tierras del Oeste, según la Ordenanza de 1785. Las ciudades y los pueblos debían insertarse en la grilla de manera obligatoria

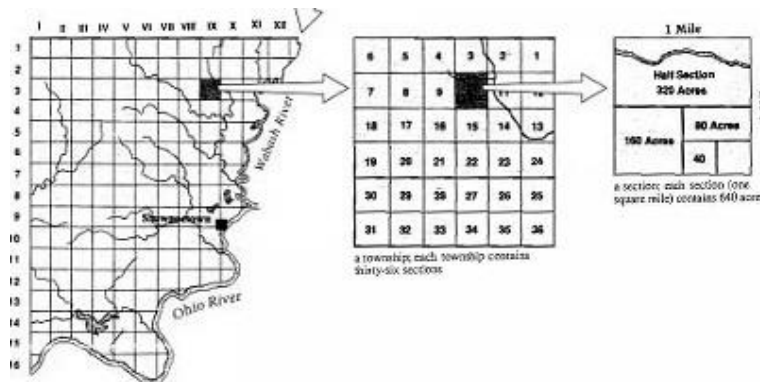


Fig. 203. La ocupación y colonización del territorio federal en los Estados Unidos cuenta con un sistema de reconocimiento rectangular para su intervención, la unidad mínima garantiza una milla cuadrada, o 2,58 km<sup>2</sup> o 640 acres.



Fig. 204. Fragmento urbano de Milwaukee que muestra las divisiones prediales y territoriales dentro de la estructura general.

fueron nombrados para su estudio, una ruta fue seleccionada, y en el año siguiente, los comisionados tenían del Ingeniero Frank G. Thompson, un trazado de una ciudad en la sección 9, del municipio 39, rango 14, por lo que algunos lotes podrían ser vendidos con el fin de cubrir los gastos corrientes. Chicago así tiene su origen en una transacción de bienes raíces especulativas, un evento que se repite sin cesar en los primeros años del crecimiento de la segunda metrópolis más grande <sup>288</sup>.

La concesión de zonas o de áreas para el establecimiento de la población en Estados Unidos, por lo general, ha estado precedida por un procedimiento racional, porque el suelo urbano y rural ha sido visto como la oportunidad de crear grandes patrimonios territoriales, y las zonas orientadas bajo este proceso de “cuadricular” el territorio mediante un sistema de referencia permiten el aumento de su valor antes y después de ser adjudicado. Así, la Sección G, municipio 39, rango 14 indica las coordenadas de una parcelación sobre un asentamiento primitivo en la actual ciudad de Chicago, el cual actúa como garantía sobre la inversión futura del territorio (Fig. 202-204). De este punto de encrucijada partían dos canales artificiales que fueron las principales concesiones de tierra

del Estado por su valor hipotético antes de la realización de estas importantes construcciones; el primero, el Canal Erie, terminado de construir hacia 1825, desde el lago del mismo nombre hacia la ciudad de New York; y, el segundo, el canal Illinois-Michigan de 1848, que conectaba la ciudad de Chicago con el río Mississippi. Con esto se ve que la disponibilidad de nuevos territorios posibilitó modificar los procedimientos de acceso y valoración de los terrenos urbanos de la ciudad, ya que usualmente, después de la fundación del asentamiento primitivo, se realizaban las obras de infraestructura que acondicionaban el territorio urbano para su futuro desarrollo. De igual forma, las vías de penetración se establecieron a la medida de las expectativas económicas y las seguridades de financiamiento que permitían dicha empresa, en este caso, como la fuerza prima que se encontraba tras el movimiento de la agricultura hacia el Oeste y de otra serie de variables mercantiles como las industrias del carbón o del hierro, cuyo soporte en la región era básicamente demográfico, ya que su sustento dependía de la tasa de crecimiento de la población, pues se necesitaban miles de personas para su funcionamiento, además, se debía de contar con una cadena de suministros y de medios adecuados para la subsistencia.

<sup>288</sup> (195) **Reps, John William.** The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 300

El caso estadounidense es, por regla general, opuesto a los procesos que se realizan en otras latitudes, ya que estos no cuentan con medios legales y culturales que prioricen las iniciativas y los intereses particulares, así como tampoco hay un predominio de la explotación rápida y directa del territorio. Otros países implementan procesos de colonización y transformación del medio mediante acciones a pequeña escala, sopesando las propiedades del entorno en cuanto recursos humanos y materiales, con lo que se hace posible la realización de obras de mejora y accesibilidad, adelantando y fijando los potenciales prototipos urbanos que son factibles en la repoblación de un área específica y las disyuntivas económicas o políticas que puedan presentarse. En cambio, en el país norteamericano, estas acciones no poseen casi dicotomías con el entorno natural y urbano ni con la población, es abierto a cualquier iniciativa así se generen conflictos, siendo esta postura del libre albedrío una herramienta igualar en términos absolutos la sociedad, la economía y la cultura e instrumentalizarlos para algún beneficio material, lo cual es una posición práctica y flexible que permite la actuación de procesos como la congestión.

La aplicación de métodos en extremo racionales para la explotación de un contexto virgen, sin una previsión exhaustiva de sus consecuencias, permitirá una visión futura que expondrá y casi con certeza qué fenómenos propios ocurrirán en las operaciones y negociaciones del territorio y qué intercambios van a suceder. En Estados Unidos, existe desde antes a su independencia, cuando aún era un protectorado inglés, una

“politización de la colonización”, primero, como una avanzada mercantil y, segundo, como un método efectivo del comercio exterior, debido a la implantación de una específica comunidad con unas claras perspectivas en cuanto a la operatividad y a la inmediatez mercantil por parte del grupo de individuos al momento de crearse una “estructura de la comunidad local,”<sup>289</sup> que era la que antecedió la apertura de la frontera. Este colectivo, conformado por viejos o nuevos inmigrantes en el interior de los Estados Unidos, forma parte de un tipo de sociedad con ideales comunes preestablecidos, adecuados culturalmente para la creación de redes económicas y políticas ya conocidas y que provenían de las primeras colonizaciones de la costa este del país, cuyo patrón racional del tipo de “empresas colonizadoras” proviene de la época isabelina<sup>290</sup>.

Dicho patrón es una forma económica para conquistar y explotar el territorio desde tempranas épocas, mediante la asociación y el riesgo calculado, el cual no se ha acomodado completamente a la corporación o la empresa, ya que la mayoría de sus precursores, inmigrantes y desposeídos del viejo continente, buscaban el progreso familiar o comunal, debido a sus ya limitadas capacidades económicas y por la dificultad natural de las dimensiones de los terrenos a abarcar, no aptas para expectativas imperiales que necesitaban un servilismo social y económico de sus colonias, fuentes de grandes recursos materiales de gran calado monetario.

<sup>289</sup> La colectividad que abría paso a medida que se ampliaba el límite de la “frontera”. (272). **Temin, P.** New economic history. (La nueva historia económica: lecturas seleccionadas). [trad.] María Esther Rabasco y Luis Toharia. Madrid : Alianza, 1973, 1984. Pág. 490

<sup>290</sup> La explotación radical del territorio prevalecía antes que su colonización, ya que la idea era extrapolar las riquezas con los residentes originales que por medio de personas provenientes de los territorios de ultramar. El modelo de asentar pobladores y colonos en las tierras americanas no era bien visto por Inglaterra y Holanda, pero sin embargo el proceso no podía dar marcha atrás ante la necesidad de trabajadores en estas empresas. “El pulcro y temerario Raleigh, favorito de la reina Isabel, solucionó este problema organizando una sociedad de mercaderes londinenses, una “compañía de fondos

comunes por acciones” con fines de lucro, para financiar su segunda empresa colonial en Virginia. La entidad de fondos comunes por acciones, precursora de la moderna corporación, databa de la época de Enrique VIII, cuando los mercaderes ingleses reunieron sus capitales y compartieron los riesgos del comercio con Rusia adquiriendo acciones en el “stock” o capital de la autónoma Compañía Muscovy. Aplicado a América, este esquema societario no sólo posibilitó la colonización inglesa sino que también aseguró que sería llevada a la práctica bajo la dirección de empresarios privados que procuraban beneficios privados así como finalidades nacionales”. (273). **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** A Synopsis of American History. [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pág. 28

Así, el impulso de la acción individual<sup>291</sup>, más que la asociación comunal, podía aceptar mayores riesgos en la conquista y usufructo de los territorios inexplorados, así como transgredir con mayor facilidad los pocos sistemas vigentes. En este caso, se podía actuar hacia la negociación y el agiotaje con las pautas funcionales que habían sido preestablecidas de manera experimental y ya constituían la base del desarrollo, tanto rural como urbano. Estas políticas permanecieron como parte de un acervo cultural que se perpetuó en los procedimientos congestionados en las áreas urbanas tiempo más tarde.

En este caso, la colonización del Medio Oeste evidencia conceptos individualistas y especulativos ya acrisolados desde la colonización inglesa, como el juego inicial de acciones que se identifican con la ansiedad y la hostilidad, como los principios o los fundamentos que permiten la realización de proyectos en el espacio urbano y natural. De esta manera, las transacciones continuas de oferta y demanda efectuadas sobre este vasto territorio procedían de otras regiones que ya habían pasado por procedimientos similares, ya que la frontera se iba desplazando progresivamente. Estas nuevas circunscripciones proporcionaban los recursos materiales y humanos necesarios para la reintegración de los capitales abonados, debido a la apertura de las vías de comunicación necesarias para la conversión convencional de los nuevos enclaves o terrenos para administrar un círculo de acciones mercantiles, sean estas las ven-

tas de los terrenos paralelos sobre los canales, el ferrocarril<sup>292</sup> o la influencia directa de los sistemas de comunicación sobre estas zonas que eran vitales para su autosostenimiento, ya fuera por su comercialización o por las transacciones monopolísticas que vendrían después de haberse consolidado los asentamientos primitivos que eran dependientes de la política de colonización del Estado, del gran flujo migratorio proveniente de Europa y de las inversiones de los particulares (Fig. 205-207).

Las obras públicas y de urbanismo antecedieron la ciudad en Norteamérica<sup>293</sup>. Las infraestructuras y las estructuras prevalecían porque socialmente representaban el poder de los nuevos instrumentos de poder económico, de modo que la ciudad no es la manifestación proporcionada de hechos arquitectónicos, ambientales o culturales. Chicago es un ejemplo del asentamiento provisional de comerciantes, común en el Medio Oeste, que creció de manera singular en comparación con otras poblaciones debido a su localización, a la amplitud de medios y de recursos, así como al impacto causado por el fenómeno demográfico. Ya en 1834, había alrededor de 1.800 habitantes en este asentamiento inicial sobre el lago Michigan, en 1870 pasó a 298.977 y en 1900 a 1.698.575<sup>294</sup>. Esto revela de manera significativa el sistema de ocupación de posiciones clave del territorio que se da por las expectativas de comercialización y por el prototipo de producción fabril y manufacturera, ya que la tierra de la pradera no era apta para la agricultura.

---

<sup>291</sup> Si bien la individualidad es más caótica que lo corporativo, esta surge en las sociedades norteamericanas ante el desorden de los modelos colectivos y la falta de límites culturales y territoriales claros. “Los norteamericanos, que provenían de todos los pueblos europeos, eran magníficos granjeros. rudimentarios pero eficaces. La gran epopeya de la Norteamérica del siglo XIX es la migración interna, la ocupación y explotación del centro y el oeste del país. El factor fundamental fue que el país estaba vacío, la tierra era barata o gratuita, el crédito fácil, la ley no constituía un estorbo, y todo se regía por un mercado prácticamente libre y por la propia ingenuidad y energía de sus habitantes.” (266). **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 340

<sup>292</sup> La publicidad fue un factor determinante en la llamada a los trabajadores de otras latitudes, por la necesidad de la mano de obra. “probablemente eran más los inmigrantes atraídos por la promesa estadounidense que los obligados a salir por las condiciones de su tierra. Aquí las industrias, que buscaban mano de obra barata, mantenían

reclutadores a bordo y en puertos estadounidenses. Los ferrocarriles, ansiosos de vender tierra y aumentar el tráfico en sus líneas, distribuían propaganda tentadora en una variedad de lenguas. Muchos de los estados del oeste y el sur crearon oficinas y agentes oficiales para atraer inmigrantes.” (358). **Tindall, George Brown y Shi, David E.** America: a narrative history. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1995. Pág. 43

<sup>293</sup> (300). **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 4

<sup>294</sup> (323) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 710



Fig. 205. Plano del primer asentamiento de Chicago. 1837.



Fig. 206. El territorio de la ciudad de Chicago dividido en cuadrantes. 1875.



Fig. 207. Estructura urbana de la ciudad de Chicago. 1876

Estas condiciones generarían un gran impacto en la ciudad, ya que oscilaría entre la ciudad industrial y la ciudad dormitorio, que por obvias razones estaban ligadas al costo del suelo y al crecimiento de la población, la cual, en un lapso de pocos años, crecería exponencialmente, llevando a la necesidad de incrementar la productividad del lote urbano hasta el límite. A partir de este trasfondo de expansión y refinamiento de las nuevas condiciones, se puede ver un retrato de la incertidumbre y la desconfianza social que caracteriza las necesidades creadas por un nuevo tipo de colectivo humano: la clase trabajadora en ascenso, que valora y da origen con sus acciones al proceso especulativo, así como a su proyección sobre el terreno urbanizable.

En *The Making of Urban America*, se exponen las fenomenologías propias de la ocupación del territorio urbano:

[...] pero se informó que algunos lotes cambiaron de manos diez veces en un solo día y que el “comprador de noche” había pagado por lo menos “diez veces más que el precio pagado por el comprador de la mañana en el mismo lugar!” La sección de la escuela, que en 1833 había sido vendida por 38.000 dólares, fue valorada en \$ 1.2 millones en 1836. La tierra en los actuales límites de la ciudad, lo que había costado \$ 168.800 en 1830 había aumentado de valor en más de \$ 10 millones en el pico del boom. La mayor parte de estos valores eran ficticios, ya que no se basa en las ventas en efectivo, sino en las compras con crédito muy liberal. Por supuesto, esto no impidió que todos los que poseían tierras se imaginasen a sí mismo como millonarios<sup>295</sup>.

Estas fases iniciales de la congestión, en el contexto estadounidense, remiten a una estandarización de la conducta social, ya que la práctica

<sup>295</sup> (195) **Reps, John William.** The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 302



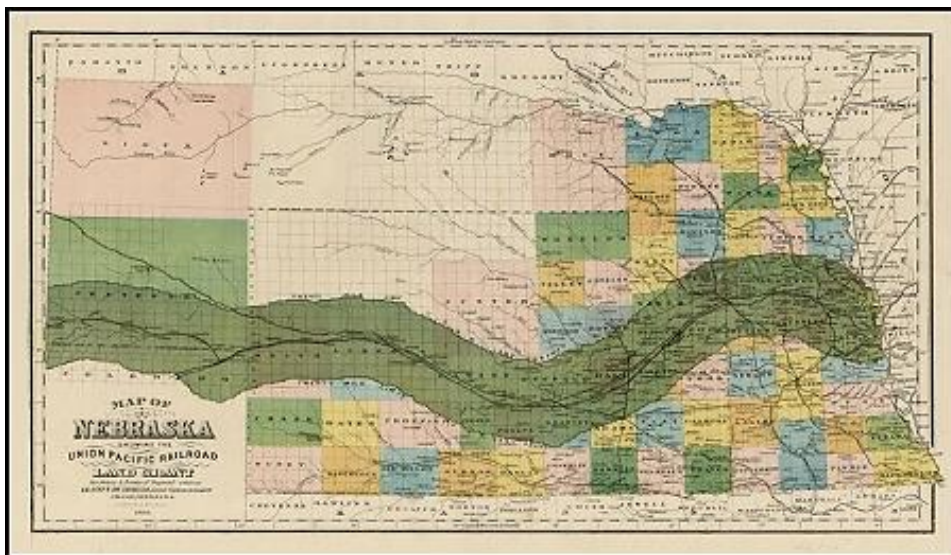


Fig. 208. Plano de Nebraska de 1881 que muestra la amplia franja de 40 millas de tierra otorgada por el gobierno de los EE.UU. para el Ferrocarril *Union Pacific* que iba a ser vendida para financiar el costo de la construcción del ferrocarril transcontinental.

de la especulación y sus acciones paralelas, como los altos intereses por préstamos, la usura y la emisión de bonos sin respaldo, eran consideradas legales por las entidades judiciales, así como por la politización de la economía, en tanto que se intuía, de acuerdo con los estudiosos, que las consecuencias de cualquier acción que tuviera como fin el lucro o el control del mismo no eran lo suficientemente advertidas, pues no se le daba la importancia debida y, en la mayoría de los casos, no se medía su verdadero alcance. A modo de ejemplo de estos fenómenos, se pueden citar los beneficios que recibían los dueños de los ferrocarriles, empresa que era considerada el motor del progreso y la primera línea del avance de la colonización de los territorios, por lo cual era vista más como una inversión que como un medio, la misma manera en que era observada la tierra o la producción industrial, siendo objeto de especulación para la obtención de ganancias aceleradas. Las concesiones fé-

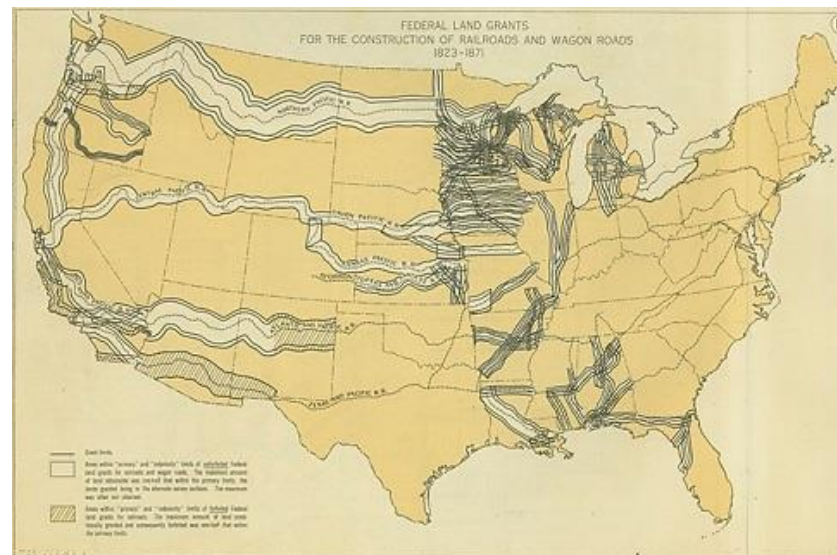


Fig. 209. Plano general de Subvenciones de tierras federales para la construcción de ferrocarriles y caminos carreteables, 1823-1871

reas, aparte del importe que recibían por el transporte de materias primas, productos manufacturados y personas, con los valores que esto genera y el enorme beneficio que supone para los inversionistas privados involucrados en este negocio, también eran beneficiarios de amplísimos subsidios otorgados por el gobierno federal, que incluían grandes extensiones de las tierras por las que transitaban (Fig. 208-209).

Desde principios de la década de 1840 los ferrocarriles comenzaron a recibir tierras estatales y federales para uso de los inmigrantes. El *Illinois Central* se promocionaba en el exterior, y lo mismo hacían el *Union Pacific* y el *Northern Pacific*. Las oficinas de tierras de los ferrocarriles organizaban excursiones a las que invitaban a periodistas y buscadores de tierras y despachaban regularmente agentes con la misión de recorrer toda Europa. Durante la década de 1850 una gran parte del dinero público y privado se gastaba para contarle al mundo qué era Norteamérica<sup>296</sup>.

<sup>296</sup> (266) **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 365



Los ferrocarriles obtuvieron más ventajas que cualquier otro sistema industrial, comercial o financiero, pues poseían lo que se denominaba en esa época derecho *de dominio eminente*<sup>297</sup>, lo que significaba la legalidad de la especulación a gran escala, ya que tenían la jurisdicción sobre grandes extensiones de tierras, e influir en su manejo agrario o urbano, convirtiéndose en un modelo del control del uso del suelo y del privilegio monopolista. Estas actitudes consideradas “ejemplares”, como prácticas que habían servido de ejemplo social durante el siglo XIX, estaban siendo revaluadas hacia finales de este periodo desde una posición ética y moral, una corriente dentro de la órbita del *movimiento reformista* que afectó la visión de las ciudades y sus procedimientos de creación y la sustitución permanente de sus estructuras en sectores específicos como la vivienda y la administración pública, que no perjudicaba de fondo los procesos especulativos del suelo, pero sí los métodos de planeamiento de los que concentraban estas prácticas, tal como lo planteó posteriormente la *city Beautiful* y los textos de denuncia social en libros y revistas.

Las acusaciones contra los grandes negocios encontraron su expresión efectiva en una nueva literatura que los exquisitos llamaron “literatura de exposición” (*literature of exposure*) [...] Se tocó la nueva nota en 1912 cuando el *McClure's Magazine* empezó la publicación de la *Historia de la Standard Oil Company*, de Ida M. Tarbell, y en el año siguiente fue continuada con los artículos de Lincoln Steffens sobre la corrupción municipal, titulados *La vergüenza de las ciudades*. Estos artículos tuvieron éxito. Las revistas de entonces, *Everybody* y *American*, fueron adquiridas por nuevos propietarios y dedicadas a la nueva cruzada<sup>298</sup>.

Este ambiente de déficit generalizado se traducía en la debilidad estructural de la sociedad y en el afán pecuniario de los mercados financieros, y tuvo consecuencias en las condiciones sobre las que se fundamentaban

las acciones de la sociedad civil, ya no solo sobre los nuevos territorios colonizados, sino también sobre el sistema de ciudades. Como se ha anotado con anterioridad, estas comunidades pretendían tanto fundar un poblado o una ciudad como adquirir predios urbanos, pues en estas transacciones se asumía un riesgo calculado ante las contingencias propias de la realización del espacio productivo, con lo que, para paliar dichos riesgos, se instituyeron unos patrones de diseño preestablecido, tanto en la implantación como en la construcción, distribución o adecuación de las parcelas o lotes en la ciudad.

En la proyección de la ciudad se dio una visión clara y elocuente de las diferentes variables económicas, sociales o artísticas que actuaban en la elaboración de un tipo específico de ciudad y de todas sus construcciones. Los antecedentes del modelo de ocupación, principalmente del tipo de gestión del territorio o de los sistemas técnicos vigentes, ejercieron una influencia decisiva sobre la intransigencia de los especuladores, los promotores o los propietarios, no solo de los ferrocarriles, sino de quienes ejemplificaban la elaboración de escenarios estructurales y formales cada vez más efectivos con sus acciones, seguidos de procedimientos más racionales y expeditos, como los realizados por banqueros, negociantes, individuos particulares e intermediarios organizados o no organizados.

Es claro que la vocación especulativa de las urbes del Medio Oeste norteamericano fue profética en su momento e hizo avanzar hacia el futuro cercano las esperanzas depositadas en el planeamiento técnico y positivo que los inversores se inventaron y comprobaron con un rotundo éxito, ya fuera con las edificaciones emblemáticas que construyeron o con una singular visión del progreso urbano y su repercusión en la población emergente. Chicago añadió en extensión jurisdiccional 10 kilómetros cuadrados entre 1832 y 1837 y, de 1871 a 1889, 344<sup>299</sup>, pasando de 4.470 habitantes a 1.099.850 en 60 años. Con ello, la población y la

<sup>297</sup> "Dominio Eminente", que de hecho significaba que tenían la facultad legal de realizar adquisiciones compulsivas de tierras. (266) Ibid. Pág. 500

<sup>298</sup> (274) **Kirkland, Edward C.** Historia económica de Estados Unidos. [trad.] Eugenio Imaz. 2. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948. Pág. 586

<sup>299</sup> (300) **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 5

extensión de la ciudad muestran un desarrollo acelerado e inusitado, con lo que se presentaron problemas en los servicios públicos, el gasto público de la ciudad y la coordinación entre políticas y sociedad. Este proceso de gestión territorial e inmobiliaria sin precedentes coordinaba la solución a los problemas de manera eficiente, ya que de ello dependía el proceso especulativo en todos los frentes, no siendo la salvedad que el gasto público en servicios era realizado, en su mayor parte, por particulares que actuaban como explotadores y usureros. Empresas como el *Ferrocarril Elevado de South Side*, *Chicago Rapid Transit Company*, *Armour & Company* y *The Union Stock Yard & Transit Co.*<sup>300</sup> actuaban por iniciativa de los mismos fenómenos del crecimiento desmedido, esto dejaba ver el potencial del suelo urbano como soporte de la totalidad de las actividades comerciales apoyadas por la expectativa de una inercia de crecimiento continuo que presagiaba la promesa de una ciudad sin límites para acumular riqueza y de una preclara conciencia funcional del tejido civil.

El cambio conceptual es significativo, pues la tierra, como bien social, se aleja del modelo productivo, ya que no es necesario ser fértil para generar productividad, sino que es precisamente su improductividad la que legitima su tenencia y la que incrementa de forma radical la ganancia sin mucho esfuerzo basada en el potencial de su localización y en los fenómenos colectivos y demográficos que aceleran el proceso de la rentabilidad del suelo. Paralelo a este sistema productivo artificial, se encuentran otros sistemas que son necesarios para el mantenimiento de

esta dinámica de expansión urbana, como las vías de accesibilidad, la adecuación del espacio público y las obras de infraestructura, las cuales se crean sobre las necesidades colectivas en evolución, interactuando mediante una combinación de estrategias de producción que forman parte del proceso especulativo y que son las bases sobre las que se asienta el desarrollo continuo debido al flujo de materias primas, una producción agrícola y ganadera sostenida y una ampliación del mercado de consumo permanente de manufacturas (Fig. 210-212).

El fenómeno especulativo que da origen a la congestión se origina en situaciones ya decantadas por la sociedad industrializada, siendo la abstracción y la enajenación del territorio su principal componente, secundado por los procesos técnicos y científicos que permiten la instrumentación y la permuta de los territorios urbanos. Estas acciones, que se encuentran respaldadas por los nuevos sistemas de producción, favorecen las actividades del proceso ideológico de control y de dominio del contexto construido que es propio de la congestión.

Se puede concluir que la ciudad de la pradera norteamericana es un estadio particular de la industrialización muy alejado de las dinámicas conceptuales y prácticas de su similar inglesa, debido a que las revoluciones económicas se dieron en función del cambio en la manera de utilizar la naturaleza y las dificultades que significa la baja productividad de la tierra en una primera etapa agrícola y del sostenimiento de una

<sup>300</sup>El propietario de Chicago Rapid Transit Company era Samuel Insull y de Armour & Company, Philip Armour Danforth. Este último era dueño de una de las industrias más importantes de Chicago, la industria frigorífica, conocida por las malas condiciones de trabajo y las prácticas insalubres. Dentro de esta filosofía de valorar al empresario de Chicago, se encuentra el texto de H. D. Duncan, *Culture and Democracy*, sobre el dinero como un símbolo de la vida en el Medio Oeste, donde la influencia de las actividades de los inversores y los recursos que estos generaban eran parte fundamental del crecimiento social y urbano de la ciudad. En este caso, se habla de Philip Armour Danforth: “Él vivía para su negocio, pero también pensó que Chicago era su negocio. La ciudad de Chicago fue su creación, lo que era bueno para las operaciones comerciales era bueno para Chicago, y si el campo prosperaba también lo haría la ciudad. Además, si el capital se acumula este no estaba desperdiciado, sino que se

vierte nuevamente dentro de las actividades mercantiles, ya que el dinero recaudado en la urbe se dirigía a escuelas, hospitales, parques e iglesias para convertirla en una gran metrópoli. Se creía que esas mejoras (como el Plan de Chicago de Burnham) eran buenas para las finanzas, se mejoran los valores de los bienes raíces y por lo tanto los empresarios se enriquecen, que a su vez, suministran empleos para la gente de la ciudad. Chicago creían en sus líderes de negocios, no en sus políticos y ciertamente menos en sus dirigentes sindicales, donde estos industriales creaban y salvaguardaban los puestos de trabajo de las personas que trabajaban para ellos”. (193). **Duncan, Hugh Dalziel**. *Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan*. Totowa, N.J.: Bedminster Press, 1965. Pág. 91-92

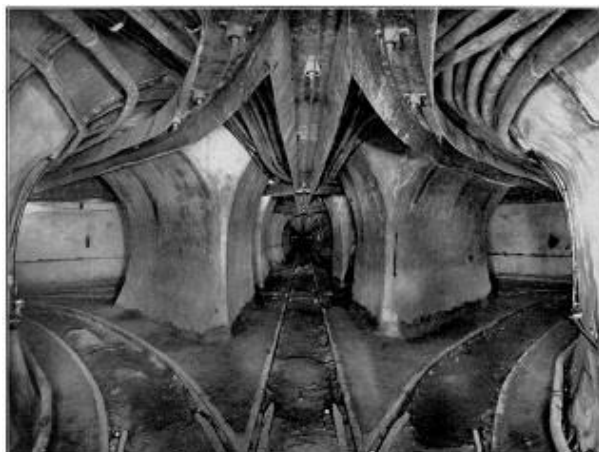


Fig. 210. Interior de los túneles del *Chicago Tunnel Company* que entró en operaciones en 1905.



Fig. 211. Publicidad del *Chicago Tunnel Company*.



Fig. 212. Tren elevado de Chicago pasando por los corrales del matadero de Chicago hacia los años 1910.

colectividad urbana en rápido crecimiento, con lo que se hacen necesarios los cambios en la estructura ocupacional de la población mediante el uso de estrategias y modificaciones en la estructura social y técnica. Esto permite que los ingresos y las rentas generales fueran siempre superiores a las de décadas pasadas y, aunque esto se cumple en ambos contextos, el colectivo norteamericano se modificó más dramáticamente que su similar británico, una de las diferencias se presenta en el número de los pobladores y sus diversas calidades humanas, lo cual impulsó unos procedimientos de densidad, magnitud y expansión en el campo y en la ciudad con sus implicaciones en la arquitectura y el desarrollo urbano, de la mano de la congestión, un método estructurado para formalizar un determinado tipo de productividad asociado a los cambios dramáticos en la densidad y la productividad de la sociedad.

La principal diferencia entre los regímenes europeos, la política inglesa y la democracia norteamericana se da en la esfera del control institucional, público y personal. En el contexto jurídico norteamericano, se da una falta de control denominada “libertad absoluta”, la cual nace de una

clara política de Estado, y en la que las gestiones del individuo se consideran más importantes que la ciudad o que lo público, pues las prácticas por parte de la colectividad se consideran válidas en casi cualquier acción, sin la verificación de ninguna autoridad. De esta manera, los usos que pueden asumir los solares urbanos, o cualquier clase de terreno, depende de las actividades, las inversiones y las técnicas de los propietarios o los negociadores que la usufructúan. También es factible la capacidad de intercambio de cualquier superficie, en permuta, venta por mejoramiento, etc., dando lugar a un cambio estructural, cualitativo y permanente en la modificación de las estructuras de la ciudad. El texto a continuación hace referencia a este dogma fundamental;

Hay una cuestión económica e histórica que es importante recordar llegados a este punto. Los hombres siempre abusan de la libertad, y los especuladores en tierras del siglo XIX podían ser malvados y rapaces. Pero el Congreso, fiel a sus orígenes, estaba dispuesto a afrontar ese riesgo. Estableció leyes relativas al suelo mediante un estatuto y después —y en consonancia con ellas— permitió el desarrollo de un mercado de la tierra absolutamente libre<sup>301</sup>.

<sup>301</sup> (266). **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 278

La tenencia de la tierra estuvo ligada, por un principio colonial, a la *Land Ordinance* jeffersoniana de 1785, cuyo objetivo eran las producciones agrícolas, a la extracción de las materias primas, y al comercio formal e informal. La ciudad imaginada en las llanuras del Medio Oeste cuenta con la imaginación y el espíritu del colono como resultado del esfuerzo de inserción en el territorio que aumenta el valor simbólico de lo denominado “urbano”, cuyas consecuencias son el empeño y la vitalidad para su fundación, desde sus más humildes orígenes, como la apertura de una tienda, la construcción de viviendas, el planteamiento de una fábrica, etc. En este caso, cualquier iniciativa es moneda de cambio o de transacción, hasta que la construcción de una primera etapa se agote y las expectativas que la impulsaron, repitiendo el ciclo una y otra vez. El procedimiento de compra y reventa de los lotes urbanos de manera real o ficticia, innumerables veces, crea instrumentos reales con base en la ilusión de las operaciones especulativas que sustraen el valor de la inversión por necesidad. Así, un predio que ha aumentado su valor de forma exponencial necesita de obras y adecuaciones para extraer utilidades de acuerdo con lo invertido.

De esta manera, se usa la congestión como un procedimiento que no es exclusivo ni excepcional de las urbes, que cuenta con la presencia de la industria y que se da en determinadas locaciones cuya ubicación o tradición constructiva fueran significativas y donde confluyeran fenómenos particulares en tamaño y densidad, ya que la extensión del concepto de “lo urbano” o sus potencialidades de construcción en el vasto terreno estadounidense facultaba a cualquier individuo para realizar una ciudad en cualquier lugar. Con ello, las oleadas de inmigrantes, así como el flujo incesante de la población entre ciudades, movilizaban al colectivo laboral, a pesar de que pudieran tratarse hechos desfavorables para la misma población nómada, condicionando los pueblos o regiones a ser éxitos o fracasos instantáneos.

Tal dinámica del territorio fue superada con el asentamiento de los residentes definitivos, existiendo en el inconsciente colectivo, de manera permanente, una disposición de constante cambio, una actitud de renovar lo negociado y de consagrarse al trabajo para regenerar los intereses creados, debido a la idea prefijada del progreso, el afán del rendimiento económico y el desasosiego por la subsistencia ante las incesantes incertidumbre de los mercados. Con igual impulso, dentro de la lógica y la estrategia, se adecuaron estas políticas del habitante e inversor del medio urbano a las necesidades crecientes de la población, mediante la organización de los sistemas de transporte, la corrección de los procedimientos para alivianar la densidad de la vivienda y la articulación de los usos y actividades en la ciudad, secundados por la economía de mercado, el avance técnico y la inversión lucrativa.

El conjunto de nuevos inmigrantes que recién llegaba a la ciudad consideraba las desventajas y las malas condiciones a las que se podía encontrar sometido por su periplo de desplazado y trabajador. Estas gentes expatriadas, por regla general, provenían del campo que rodeaba las urbes o era de origen campesino en sus países de origen. Ellos, de manera habitual, conocían de cerca el contexto social de fraude y engaño en el que se movilizaba la comunidad emergente. Esto era reflejo de la corrupción del sistema que permanentemente era noticia, del mismo modo como era conocido el ambiente urbano y las deficiencias de los procedimientos, cuyo objetivo era siempre aumentar el precio de la tierra a cualquier costo.

En las zonas fronterizas existía un odio generalizado hacia los especuladores, que corrían serios riesgos si aparecían por ellas. Un predicador metodista observó en Elkhorn Creek, Wisconsin: “Si un especulador hacía alguna oferta por alguna granja de un colono, se lo aporreaba y se lo echaba de mala manera de la oficina [de tierras], y si la persona que lo golpeaba era procesada y multada los colonos pagaban la multa de buena gana”<sup>302</sup>.

---

<sup>302</sup> (266). Ibid. Pág. 277

Esta situación inherente y real de la ciudad en crecimiento hacía uso de mecanismos de la saturación como la congestión para adecuar a conveniencia las ya precarias condiciones urbanas existentes que eran insuficientes desde cualquier punto de vista para albergar el flujo constante de personas. Este esquema anticipado de una urbe concentrada, que podemos definir como un contratipo de la “ciudad coherente”, se manejaba de acuerdo con un croquis urbano básico, de calles y manzanas adecuadas en sectores muy densos que prosperaban colectivamente debido a las condiciones ahistóricas de la nueva sociedad y a la búsqueda del anhelado bienestar material.

Estas ideas de uso común en el ámbito social y político generaron un enfrentamiento, una polarización, entre las comunidades agrarias recién llegadas y los residentes urbanos. La disputa por el cuestionado equilibrio de la ciudad nace con el advenimiento apresurado y especulativo de la urbe norteamericana, en parte, debido a los cambios radicales del tejido urbano producto de las reconversiones del suelo proyectadas y a las no planificadas que preceden un deterioro extremo de las áreas industriales y residenciales, el cual deriva en una imagen negativa de la ciudad, símbolo de las malas prácticas, la enfermedad y la degradación.

La urbe, así como la imagen que de ella se tenía, se pensó o se visualizó por parte del inmigrante como una medida de emergencia, pues, después de pasar allí de manera “obligatoria”, primaba un anhelante retorno al campo, motivado por los aspectos de amplitud, bienestar y tranquilidad, incorporados a los movimientos de reforma urbana del *Park Movement*

al *City Beautiful Movement*, ligados socialmente a la expectativa de mejorar lo que existe, una referencia a la posibilidad de materializar la utopía o la búsqueda de un orden social diferente, situaciones que, años más tarde, se rotularían como “sueño americano”<sup>303</sup> (Fig.213-215).

Los pequeños propietarios de la tierra, seguros en sus acres, alejados de las ciudades, con frecuencia iletrados o semi-analfabetos, la utopía americana estaba ya al alcance de la mano. Provincianos y característicamente adheridos a los sectores más ortodoxos del protestantismo, consideraban el modo de vida del granjero moralmente superior a todos los restantes. Desconfiaban profundamente de las ciudades, de los cambios y de esa población urbana. Probablemente perversa, que se enriquecía mediante manipulaciones comerciales<sup>304</sup>.

La consecuente ampliación de la urbe, así como el aumento de la población agobiada de necesidades, venida de otras regiones y con una afluencia cada vez más elevada, daría paso a las nuevas formas sociales de la recién acomodada y convenida metrópoli. Esta población, prominente pero desigual, fue, en una primera instancia, la comunidad que orientó y soportó cultural y económicamente la ciudad en expansión, antes de que estos viejos esquemas, por lo general europeos, fueran progresivamente remplazados por técnicas e instrumentos de autorregulación y conversión propios de la experiencia del lugar, adecuados al planeamiento urbano de las ciudades norteamericanas, donde el suelo metropolitano sirve como cimiento para las actividades, las demandas y las oportunidades corporativas o empresariales. Al depurarse la sociedad

<sup>303</sup> James Truslow Adams es el académico que forjó este eslogan en el libro de 1931 *The Epic of America*, el cual ha sido retomado universalmente. Los textos de historia de la arquitectura también lo utilizan para enfatizar situaciones optimistas que identifican la evolución de la arquitectura y la ciudad, como en el siguiente ejemplo: “[...] de su unificación y su destino como país de la industria, la tecnología y lo urbano, más que como un país agrario, el desarrollo de una vasta clase media y su surgimiento como una potencia mundial, donde los argumentos no siempre se disipan incluso después de que las decisiones puedan parecer irrevocables. Todos estos argumentos fueron debatidos ante el telón de fondo de ‘el sueño americano’. El sueño existía mucho antes de que James Truslow Adams lo hubiera proclamado hace un cuarto de siglo, ‘el

sueño de una mejor, más rica y más feliz vida para todos nuestros ciudadanos de toda clase, que es la mayor contribución que hemos hecho para el pensamiento y el bienestar del mundo’. Casi todos los estadounidenses se suscriben al sueño, no importa en qué se diferencien, de lo que es mejor, lo más rico, lo más feliz”. (311) **Burchard, John Ely y Bush-Brown, Albert.** *The Architecture of America : a social and cultural history.* Boston : Little, Brown and Company, 1911, 1961. Pág. 55

<sup>304</sup> (273) **Sellers, Charles Grier, May, Henry Farnham y McMillen, Neil R.** *A Synopsis of American History.* [trad.] Alberto Schurba. Buenos Aires : Editorial Fraterna, 1985, 1988. Pág. 124



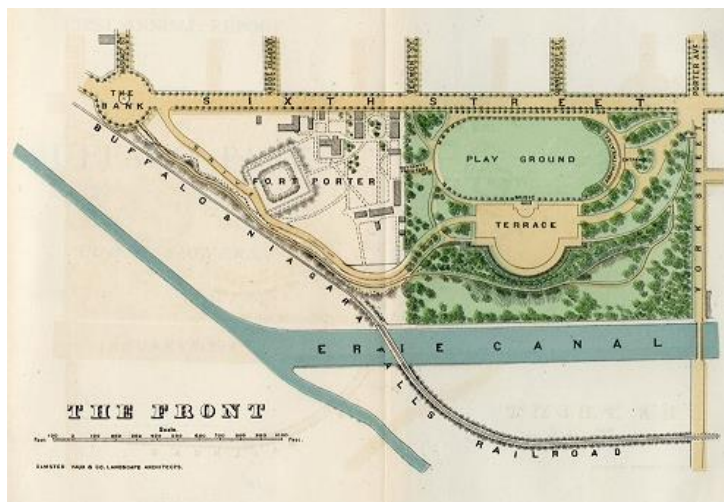


Fig. 213. Plano para el *Front*, antiguamente llamado *Lake Park* en 1844, parque urbano en la ciudad de Chicago dentro del movimiento *Park Movement*. 1870



Fig. 214. Plan de Olmsted y Vaux para el Parque Sur (hoy, Jackson Park), dentro del plan general de reconstrucción de la ciudad después del incendio de 1871.

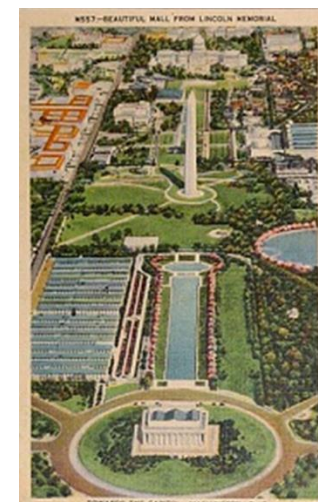


Fig. 215. El *National Mall* en la ciudad de Washington, primer representante del *City Beautiful Movement*, 1901.

urbana, se decantan y consolidan las formas arquitectónicas y urbanísticas propias de ese origen económico.

La modernización en la ciudad metropolitana es el resultado de la complejidad que se ha originado en el mundo empresarial y productivo, y que ha repercutido en las sociedades urbanas organizadas desde el siglo XIX. De igual manera, la modernización es la actualización de técnicas y procedimientos que deben mantenerse al día. Esta renovación es directamente proporcional a los recursos instrumentales, experimentados y competentes, que utiliza el medio colectivo para procurarse vivienda y sustento, siendo esto igual a la definición de la congestión o, si se desea, a la modernización forzada de los intereses colectivos y de la transgresión permanente de los valores de la ciudad tradicional.

La población que se asienta en el Medio Oeste norteamericano no configura una sociedad ancestral, sino una sociedad ávida y esperanzada en el progreso concreto e individual que se encuentra condicionada por lo novedoso y por las nuevas maneras de visualizar, representar y signifi-

car el presente. Esto significa que el habitante que se asimila a las formas, las costumbres y la identidad de estas latitudes posee un pensamiento racional más cercano a lo que podemos entender como un “sistema moderno”, en tanto que prevalece la eficacia de los métodos económicos y científicos para la apropiación y la construcción de la urbe y de las transformaciones intencionadas del espacio urbano y territorial, así como la ambición por un sustento seguro que se deriva de dichas prácticas.

Durante el siglo XIX, en ciudades como New York, Chicago o San Luis se consolidaron todos los procesos habituales que darían como resultado la fisonomía de la nación estadounidense, en la que los métodos técnicos utilizados se convierten en las rutinas para el desarrollo de la ciudad que, en principio, son incompatibles con los procedimientos formales, pues el interior no traduce el exterior, ya que solo es un mecanismo que permite levantarse aún más del suelo y congestionar el solar urbano, prevaleciendo la representación externa de las edificaciones que ocultan la estructura, en la que los estilos utilizados, sean el neoclásico o el romántico, son recursos emergentes de aceptación universal que aún no

han alcanzado el estatus de identidad cultural, pero que son muy valorados socialmente.

Debido a esta dicotomía, las ciudades más prominentes de la unión, a pesar de su aparente fuerza y eficacia financiera e institucional, podían prescindir de sus valores e intercambiarlos por otros más pragmáticos, pero el recurso del estilo o las formas convencionales enmascaraban la ideología especulativa de las construcciones urbanas, en las que las categorías de la identidad cultural y la aplicación de formas manifiestas extrapoladas de otros contextos culturales obedecían a una actitud oportunista de una configuración e imagen utilitaria más cercana a los intereses del momento, en los que también caben las iniciativas técnicas y administrativas, o cualquier otra que antepusiera sus beneficios a las nuevas formas o a las nuevas estructuras de la ciudad. La gran clase media, ya madura en cuanto a sus iniciativas económicas y financieras, trata de estar paralela a la representación estética, promueve una nueva dimensión cualitativa del territorio y del tejido urbano que se organiza y se compone de manera constante, siendo capaz de acomodarse y formar parte de las duras expectativas que impone el sistema de pensamiento racional y operativo.

## **2.8 La experimentación en la arquitectura**

La capacidad de rechazo cultural propio de la congestión, y que a la vez sea sinónimo de la cultura de una sociedad, nos habla de una contradicción entre los diferentes campos en los que actúa la sociedad y sus procedimientos heterogéneos, ya que la cultura, desde este punto de vista, corresponde a un marco general de una sociedad proclive a los procedimientos de “gran escala”, concentrados y densificados, que serían los bienes y los valores intercambiables a conveniencia, propios y universales, que forman parte de un proceso colectivo, político y económico particular. La sociedad, como producto, es una organización que se transforma y posee condiciones político- administrativas particulares.

En nuestro caso de estudio, Estados Unidos, pero extensivo a otras antiguas colonias, tales condiciones no provienen del siglo XIX, sino desde su misma conformación como Estado colonial. Estos países también se caracterizan por haber reconvertido constantemente sus principios originales de acuerdo con la naturaleza del lugar y de sus gentes, metodologías que se ha convertido en universales, pero estos valores consolidados pueden ser rechazados por procedimientos diferentes, más técnicos o eficaces si no cumplen con las necesidades exigidas por la sociedad.

De esta manera, la densidad y la aglomeración son fenómenos y circunstancias de las actividades productivas de la ciudad, dos bienes culturales que no son un recurso de la civilización urbana, en el sentido estricto, ni producto de las esferas del conocimiento, primero, porque son incontrolables y de difícil evaluación y, segundo, porque se consideran manifestaciones anómalas propias de las ciudades que son vistas por sectores pancistas de la urbe como un recurso de enriquecimiento o de manipulación. De esta manera, la congestión es un procedimiento productivo, antes que cultural, que no es indiferente a la realidad social y representativa, ya que, dentro del medio urbano, pertenece a las redes interdisciplinarias del arte y la tecnología que expanden sus acciones por intermedio de operaciones lucrativas que son las que impulsan de manera conveniente y provechosa los valores del arte mediante la transacciones.

Según lo anterior, el arte es un proceso paradigmático de la sociedad moderna que necesita de actividades lucrativas que asuman su presencia en la vida moderna, pues el estatismo y la contemplación ya no forman parte de las significaciones de la sociedad moderna, sino que son el dinamismo, la inestabilidad y el materialismo los que dominan idealmente el mundo sensible. Así, para que el arte sea beneficioso, debe haber una disciplina entre la práctica y la técnica, en la que, por obvias razones, son necesarias las operaciones remunerativas.

En la época moderna, se observan dos maneras de intervención de la congestión: una de vertiente histórica, que viene dada por los usos y las

transformaciones que han sufrido las densidades y las magnitudes en el pasado, y otra de forma atemporal, debido a la capacidad mercantil de estos instrumentos conceptuales con sus dificultades o deficiencias técnicas al momento de efectuar obras civiles para dar cobijo a la población, haciendo la salvedad de que dichos procesos se adaptan a las necesidades demográficas más que a las urbanas y que, por este motivo, están articulados a procedimientos que estructuran la sociedad en su conjunto y son interdependientes de las condiciones políticas que causan y gobiernan la transformación de la ciudad. Como cualquier metamorfosis, el cambio de la ciudad es dependiente de los múltiples factores que prevalecen en el medio. Así, las variables ambientales definen la sociedad urbana en su momento, ya sea formal o funcionalmente, adquiriendo, después de un periodo de tiempo, una vigencia universal debido a la incidencia de sus procesos significativos, lo que es dar respuesta adecuada a los habitantes urbanos en vivienda y servicios, en donde estos se incrementan o modifican de acuerdo con las circunstancias de tiempo y lugar.

La ciudad, a medida que evoluciona y aumenta de tamaño, se va ajustando a una serie de aportes anónimos de sus pobladores y de importantes administraciones públicas que actúan en su interior. Estas condiciones se cruzan invariablemente con otras nuevas de tipo socio-técnicas a nivel global, transformando el concepto vigente de la ciudad, así como de los diversos elementos que la componen. Este nuevo concepto es la urbe metropolitana, un conglomerado que se forma por la agregación de partes autónomas o independientes que, por su articulación y su dimensión, conforman un hecho urbano.

Así, el centro urbano de una ciudad tradicional, debido a su deterioro natural y al causado por otras áreas que han suplantado sus actividades centrales y su imagen política, incorpora nuevas condiciones de uso o

actividad, perjudicando por lo general sus habituales emplazamientos y organizaciones institucionales y culturales e incorporando otras de diferente naturaleza y de mayor intensidad. También, al crear nuevos medios de actuación urbana y apoyos en infraestructura, se producen traslados de sus actividades a otras zonas, desprovveyendo el lugar de unos necesarios dinamismos, privando el entorno urbano de sus significados y desvalorizando el sector. En ambos casos, la congestión actúa tanto en el deterioro como en la recualificación de las áreas vinculadas, condicionando el contexto social que se transpone reiteradamente en los sectores, dando como resultado una transformación cultural del medio urbano, pues los espacios comprometidos se acomodan a las nuevas expectativas creadas por la evolución de la ciudad, la cual se caracteriza por la tendencia a una mayor riqueza de contenidos y a una mayor complejidad en los procesos de planeamiento y construcción.

Así, el entendimiento de la ideología de la congestión lleva identificar y comprender las complejas iniciativas que construyen la metrópoli como un procedimiento conjunto y multidisciplinario en el que las diversas teorías y metodologías que han surgido han fraccionado el espacio y desintegrado las ordenaciones físicas y conceptuales que se tenían como una norma habitual. Esto también conlleva al cambio del rol de muchas disciplinas, entre las que se encuentran la planeación, la pedagogía, la sociología, la historia y el derecho, entre otras muchas otras que muestran cómo se ha profundizado en temas concernientes a la justicia, la salud, la vivienda, la educación, la recreación, el trabajo, etc., y que han estado asociadas o no a la arquitectura o a los estudios urbanos, así como al surgimiento de nuevas pautas que han movilizado y modelado de forma diferente el mundo contemporáneo.

Entre los nuevos métodos para comprender la *cultura utilitaria*<sup>305</sup> en la ciudad, están los que se aplican según un nuevo modelo y una nueva

---

<sup>305</sup> El conflicto en la actual contemporaneidad, ha afectado los procesos colectivos de conformación urbana que se han dado con una determinada seguridad, ahora estos flaquean por la incidencia de una sociedad que se transmuta y pierde su capacidad de decisión, tal como lo plantea A. Gouldner, "Los seres humanos utilizan los sistemas sociales y a la vez son utilizados por ellos. Los hombres son seres que utilizan sistemas

sociales y los construyen. No solo se los entiende de manera inadecuada si se los considera unilateralmente como 'productos sociales', sino que significa una grave incompreensión juzgarlos meros seres sociales si con esto se entiende seres sociables, dóciles personajes ansiosos de cooperar con los demás. En efecto, el sí mismo humano se desarrolla y crece, en parte, con las diferencias sociales, y, por consiguiente, a menudo

óptica que asume la arquitectura condicionada por los sucesos de la era industrial, los cuales ejercen una injerencia real y fenomenológica en el cambio de la sociedad urbana y sus nuevas necesidades. La congestión es ese nuevo *modelo regular*, el instrumento práctico de la nueva creación figurativa, con el que se realiza una necesaria integración ideológica con la sociedad mediante la conformación de una estructura física (el espacio multiplicado y reducido) y conceptual (el planteamiento de beneficios sociales y económicos) que puedan utilizarse en la construcción y en la reformulación de la ciudad, ya que la población estaba siendo atacada por las necesidades más apremiantes, por unas malas condiciones patentes en su precariedad y abandonada por cualquier intervención pública que minimizara estos impactos. Según esto, la congestión es un procedimiento socioeconómico que se aplica por vía de la arquitectura, que facilita la modernización y determina criterios de actuación e intervención, ya sea en las nuevas configuraciones formales o en las nuevas disposiciones funcionales que determinan las futuras acciones urbanas que incluyen la modificación constante del pensamiento urbano.

Un ejemplo de la aplicación de estos criterios es el trabajo de la llamada escuela de Chicago que ha sido un tema recurrente en la historia de la arquitectura, pero en este caso, se observará bajo una perspectiva diferente, abordando la aparición de la ciudad y su desarrollo más como una asociación de legítimas aspiraciones sociales, técnicas y artísticas que como un movimiento que se formalizó mediante composiciones arquitectónicas competentes y ejecutadas por especialistas. La percepción que se tiene de la ciudad de Chicago, como hemos visto, es la del surgimiento acelerado de un entorno significativo, en el que ha prevalecido un florecimiento urbano tangible, como también un conocimiento apriorístico, racional y seguro en sus procedimientos edificatorios.

El planteamiento de la urbe, desde el terreno político-social, vendría a ser una actuación compleja y multifacética en la que se realiza una serie

de construcciones que se destacan por acumular pretensiones sociales y culturales novedosas con base en la voluntad y el progreso material, sin defraudar ningún nivel de los estamentos colectivos, gremiales e industriales que dominaban la urbe. El término “cultural” asumido por la escuela de Chicago identifica la firmeza de una colectividad hacia procesos de adopción de nuevas formas especializadas y de producción, expresada en el alto grado de perfeccionamiento técnico de la sociedad, siendo una acción directa sobre la ciudad al ser un ejercicio permanente de experimentación financiera y comercial en un amplio sentido del uso y la disciplina, circunstancias que hicieron posible la materialización de una formas particulares, ya que se asumía que la cultura arquitectónica desempeñaba un rol secundario en los procesos constructivos, en tanto que se veía como un instrumento de las aspiraciones económicas, como algo veleidoso y manipulable por los intereses comerciales.

El fenómeno de Chicago no tiene, desde el punto de vista ideológico, el mismo puesto que ocupa en la historia de la arquitectura. Si con él se configura un nuevo tipo de construcción, si de él parte el problema urbanístico del centro direccional, el principio sociológico que informa este caso, es el vitalismo económico de una clase empresarial en expansión. Los edificios de Chicago son testimonio de la plena actuación del activo y del pasivo derivantes del sistema liberalista aplicado al sector de la construcción, El realismo comercial de un grupo de empresarios, libre de cualquier referencia, tiene la posibilidad de expresar y realizar lo que quizás en Europa hubiese estado frenado por toda clase de vínculos, desde las preexistencias ambientales a los conflictos de clase<sup>306</sup>.

La referencia a la escuela de Chicago, según R. de Fusco, es el criterio inusual de una serie de personas o agremiaciones que separan conscientemente el proceso histórico de sus categorías artísticas y tecnológicas, ya que las técnicas objetivamente empleadas se encontrarían contaminadas por los procesos de la transacción y la gestión de los solares y la

---

busca y necesita las confrontaciones”. (222) **Gouldner, Alvin W.** The coming crisis of western sociology. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 206

<sup>306</sup> (326). **Fusco, Renato De.** L'idea di architettura: storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico. [trad.] Montserrat Alós-Moner y Josep Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili, 1976. Pág. 141

arquitectura comprometida ante la ganancia económica. En este ambiente decisivo, la cultura moderna y sus adelantos solo serían el soporte de las actividades financieras y de expresión arquitectónica orientadas hacia la función, sin contar con una participación real en los compromisos o alianzas cívicas y en las potenciales aspiraciones colectivas que se verían manipuladas en el supuesto ordenamiento de la vida en la ciudad de acuerdo con la nueva experiencia adquirida por los inversores y los tecnócratas, no por la sociedad en su conjunto.

Así, la escuela de Chicago no se observa como una unidad cuyas causas se encuentran articuladas y son producto de la urbanización, no solo en el sentido de los procesos de producción o por su superación histórica, sino como un producto social. Esto se debe, en parte, a que la ciudad de Chicago es un hecho inusual. Se supone que, en el proceso histórico de una ciudad, deberían sucederse condiciones culturales, económicas y políticas con una relativa correspondencia entre sí, que comprometieran los diversos modos de actuación e intercedieran para lograr una reciprocidad entre las realidades arquitectónicas, financieras e ideológicas, entre otras, y que trascendieran en la totalidad del tejido urbano. Este no es el caso de Chicago, pues el precedente de esta ciudad es la desarticulación de sus procesos y el motor de su producción reposa en el edificio en altura que también es el arquetipo de la creación en la ciudad y vendría a ser el gestor de la eficiencia del sistema, así como de su mayor deficiencia. El sistema de proyección de las ciudades norteamericanas utiliza la cultura y su repertorio como un instrumento para otros fines más prosaicos, pues no existen impedimentos filosóficos o estrategias de intervención ligadas al mejoramiento de la población, en tanto que la identificación con la cultura no se realiza a través de relaciones mutuas o de intercambios, como tampoco en orientaciones de índole político-institucional.

La ciudad de Chicago es el exponente inicial de la cultura moderna, una articulación del pensamiento y el capital que ha determinado una forma de actuación condicionada hacia la arquitectura. En este caso, se ha definido como una subcultura, ya que posee su propio lenguaje, una lucidez cultural y operativa, un carácter de emprendimiento social que ha

promovido un sistema que condiciona sus propias necesidades, motivando a su alrededor la creación de nuevos medios que faciliten su mantenimiento, estando convenida por la especulación y la transacción que han orientado una ideología del progreso, con amplias secuelas en la sociedad como el empobrecimiento de sus contenidos.

En plena crisis del modernismo, A. Van Eyck, un arquitecto que, al igual que otros teóricos, refuta el carácter primordial del *funcionalismo especulativo* de las urbes a partir de una revaluación de la visión global y contemporánea del problema de la cultura, por el cual la ciudad y la sociedad son iguales porque son sus productos predominantes en los que no deben existir distancias psicológicas entre los diversos acontecimientos que regulan los procesos formativos ni que se deban establecer prejuicios que obstaculicen el mejoramiento intelectual, social y material de la colectividad urbana, donde esta se materializa continuamente por la consolidación de sus momentos históricos y de sus tradiciones.

Entre la urbe y la colectividad existe una conformidad ideológica, ya que la ciudad, cualquiera que sea su origen o latitud, es el reflejo del sistema técnico-cultural que ha sido condicionado por sus habitantes y por sus estructuras sociales. En el caso de la ciudad norteamericana, estas resultan siendo menos favorables que las ciudades de otras latitudes debido a la particular manera de formarse y comportarse de la comunidad dentro de la doctrina de la utilidad social, pues esta tendencia del beneficio y la compensación se produce a pesar de las desventajas sociales y culturales, ya sea por el negocio o la transacción del suelo urbano y su manifestación sin reservas, con soluciones adoptadas no por la necesidad, sino por el comportamiento hostil de un contexto social frenético y por una sustracción total del territorio. Así, aunque prevalezcan estas acciones extremas de radicalizar el contexto de la ciudad, este posee una justificación de sus procedimientos, una lógica interna de organización y transformación.

Cada cultura constituye un caso muy especial. Eso es seguramente una cosa maravillosa —maravillosa de una forma distinta en cada caso—. Andar a la caza de datos históricos o antropoló-



gicos pertenecientes a culturas diferentes, con el objeto de sostener cualquier noción preconcebida, es una ocupación arbitraria. La cuestión no es si es posible aventurarse intelectualmente dentro de un mundo cultural que no es el propio o si es posible, en definitiva, circunscribir con éxito la naturaleza de cada caso particular. Yo sólo quiero insistir en el hecho de que cada caso es un caso particular y que puede ser comprendido sólo en sus propios términos. Pero también debería ser posible reconocer, *sine qua non*, la intrínseca validez y la justificación simultánea de todos los esquemas culturales, independientemente del tiempo y del espacio<sup>307</sup>.

De acuerdo con la posición de Van Eyck, la cultura moderna de las ciudades oscila entre los extremos de su aceptación o su negación, de acuerdo con un juicio de valores en el que el discurso entre el raciocinio y la ganancia riñe con la identidad y la cultura. Este, como otros críticos, se encuentra sumergido en las tendencias oscilantes y evaluativas al final del periodo del movimiento moderno que critica la necesidad de cambio de manera endémica, no solo por parte de artistas y arquitectos, sino de la sociedad en general. En estas posiciones, la historia desempeña un papel de importancia, tanto en el redescubrimiento de su capacidad disciplinar como en el cuestionamiento de los hechos pasados y presentes, en la manera de percibir la ciudad y su arquitectura, lo cual se traduce en una yuxtaposición de acciones que deben tener una lógica y una autonomía o, por lo contrario, una intrincada complejidad que se considera normal, por formar parte de un contexto pluridisciplinar, en el que existe la tendencia de volverse ininteligible debido a la intensidad de sus procesos de ocupación del territorio, como por sus antecedentes de formación.

---

<sup>307</sup> (327) **Eyck, Aldo van.** La Interioridad del Tiempo. [aut. libro] Charles Jencks y George, and others Baird. [trad.] María Teresa Muñoz. Meaning in architecture. Madrid : H. Blume Ediciones, 1969, 1975, Pág. 187.

<sup>308</sup> En el texto de L. Mumford Arte y Técnica, se establecen las diferencias entre valores y propósitos en el diseño arquitectónico y urbano, que se encuentran entre los motivos que hacen posible el surgimiento de la congestión, ya que “despersonaliza” las diferencias entre arte y técnica y las convierte en hechos homogéneos con igual categoría simbólica: “Ahora bien, la devaluación del símbolo estético y el rechazo del

En estos casos, lo que se supedita a las acciones urbanas es la aceptación del predominio de la técnica y su coalición con la política y la imagen, la cual dominaría el proceso formal y arquitectónico en las urbes. En segundo lugar, estarían las circunstancias reales, las acciones funcionales, como la construcción de las edificaciones, que movilizan la actividad del planeamiento urbano entre la magnitud y el desempeño. En oposición a esto, las condiciones actuales de los procesos que formalizan la urbe han perdido contacto personal y humano, deformando y amalgamando las situaciones técnicas y culturales, volviendo transitorios e inestables los procesos que permiten la realización de la ciudad, abriendo paso a procesos que son igual de inestables y degenerativos que deben hacer uso de mecanismos artificiales como la congestión.

Ambos movimientos, arte y técnica, dependen de un juicio de valores históricos que se pueden visualizar y juzgar como ideales o no, entre la aceptación y el rechazo de las conductas económicas o sociales, o por la valoración de la parte ética y filosófica que dio forma a la manera de organizar la colectividad. En la época contemporánea, ambas, arte y técnica, o el arte como producto de la técnica, se han convertido, por norma, en una práctica subjetiva debido a la tradicional y enconada lucha entre ambos sistemas, la cual proviene del utilitarismo moderno o del predominio de la función como criterio de valor y de belleza manejado por ambos términos. La predominancia de la técnica y el carácter de ventaja y beneficio que posee esta sobre las artes de manera general, le han valido un señalamiento a su actividad como “artificial” por contar con un campo de acción ilimitado en el medio social, pero limitado en las iniciativas humanas, tanto del conocimiento como de la “información” de sus acciones civiles o individuales<sup>308</sup>.

mundo subjetivo del hombre han marchado de la mano. El mundo en el cual prefieren vivir nuestros contemporáneos de mentalidad operativa es un mundo del cual se ha eliminado deliberadamente el sentimiento y la emoción, un mundo en el cual todo aquello que parece oscuro y dirigido hacia el interior, todo aquello que no puede reducirse a una cantidad, es por ese motivo tratado como algo irreal; un mundo, como decimos, impersonal, preocupado por los medios y las consecuencias, no por los fines y los propósitos.” (256). **Mumford, Lewis.** Art and technics. [trad.] Luis Fabricant. Buenos Aires : Nueva Visión, 1952, 1968. Pág. 39

Se debe hacer la salvedad de que las técnicas empleadas en la ciudad, independientes de la colectividad, se consideran como valores en sí mismas porque son indispensables para generar riqueza, a pesar del recurso de la duda que esta ha presentado ante el fracaso de la sociedad industrial, que sería el punto de inflexión que acabaría con las desigualdades sociales, como en la proyección y construcción de la forma ideal y en una buscada identidad espacial. Actualmente, las técnicas están determinadas por la apariencia y la simulación, ya que poseen múltiples prácticas contradictorias en el marco de los estudios sociales y artísticos, debido a lo relativo de su aporte y la orientación colectiva y formativa.

En este caso, la congestión es una ideología que se sirve casi exclusivamente de los valores técnicos o tecnológicos para rentabilizar cultural o económicamente los recursos heredados que fueron creados por las ciudades del pasado, por un medio social que pregona la utilidad pública, la interacción y el desarrollo armónico de la población, pero que, contradictoriamente y bajo cualquier aspecto, esta evolución de la urbe y los beneficios de los que goza la población son individualistas y segregacionistas. El crecimiento físico y colectivo de la ciudad se da por la producción masiva de objetos orientados hacia un determinismo cultural que es constantemente revisado y corregido, creando opciones tanto disímiles como similares en lo social, lo político y en casi todas las ramas de la estructura general del Estado que aparentan un crecimiento enlazado y permanente. Como ejemplo de esto, se encuentra la filosofía del Estado social de derecho en los Estados Unidos y su política democrática hacia sus ciudadanos<sup>309</sup>, pues la población inmigrante que, no solo se asentó en el Medio Oeste norteamericano, sino en cualquier lugar de la unión, tenía como común denominador el comportamiento civil de la libertad y el trabajo personal, un sistema o procedimiento que estructuró las relaciones sociales de manera general y que estaba dirigido al bienestar material, en tanto que la ética, si bien no estaba ausente,

estaba sujeta al predominio de la conducta *laissez faire et laissez passer, le monde va de lui même*, que era la filosofía de la oportunidad, un proceso que llevaría a un destino hedonista de libertad personal e institucional que se resguardaría en una sociedad supuestamente consolidada o asentada con objetivos comunes.

Esto sería una forma de definir la escuela de Chicago, en tanto que la eficacia de los planteamientos, su utilidad y la subordinación del sistema social hacen posible una determinada expresión cultural que, con el tiempo, es progresivamente absorbida por la política. Si nos atenemos a la lógica de los procesos de modificación, actualización y control del territorio de la nación estadounidense, que son el resultado de prácticas económicas y sociales cautelosamente democráticas, en tanto que no haya contradicción entre los sistemas de ordenamiento público, constitucional y mercantil, como la búsqueda consciente del beneficio monetario, en donde se debe mantener la coherencia con su historia, como una sucesión de hechos colectivos radicales como liberales, que justifica las acciones de sus antecedentes pioneros. Así, la política cultural y el crecimiento físico de la ciudad de Chicago es afín con su historia y con sus antecedentes de esfuerzo colonizador, tanto en el uso de la técnica como en la búsqueda de una identidad, cuyos objetivos son la rentabilización y la optimización de sus procedimientos comerciales e industriales. Esta urbe en desarrollo constante, en el que el progreso es sinónimo de individualidad, poder y resistencia ante la adversidad, es un “derecho” de sus moradores, quienes se sirven de las herramientas otorgadas por la congestión, para modificar el entorno y adecuar los espacios a los problemas de organización y adaptación funcional, creando unas formas sin referencias que son el producto de sus iniciativas personales, las cuales se encuentran cabalmente definidas y son inusitadamente elocuentes.

<sup>309</sup> “los Estados Unidos nunca han llegado a ser el mítico ‘crisol’ previsto por Crevecoeur, Emerson y otros; por el contrario, gentes de los cuatro puntos cardinales han convergido para formar una sociedad ricamente heterogénea —a menudo díscola y con demasiada frecuencia violenta— que se mantiene unida sutilmente por un compromiso compartido con los principios democráticos, la oportunidad económica, la

libertad religiosa y el régimen de derecho.” (358). **Tindall, George Brown y Shi, David E.** America: a narrative history. [trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1995. Pág. 14

Louis Sullivan, integrante de la escuela de Chicago, plantea su propuesta arquitectónica urbana, que básicamente es la misma de los demás arquitectos que conformaron dicho plantel formativo, a partir de que las acciones conferidas por la congestión, de exactitud técnica, racionalidad financiera y utilidad arquitectónica, legitiman el proceso por su severidad y por el dominio de un pensamiento general que aprueba dichos procedimientos.

Los escritos de Sullivan y su pensamiento se encuentran presentes en diversas publicaciones tanto literarias como artísticas, ya que identifica unas formas de pensamiento generales y unas referencias contextuales propias del suelo estadounidense, creando unos procesos particulares de identidad socio-cultural y unas expresiones afines a unas intenciones colectivas representativas, como lo recogido y lo expresado en el texto *American renaissance : art and expression in the age of Emerson and Whitman* por Frederick O. Matthiessen<sup>310</sup>, libro que se ha convertido en una referencia de la cultura y la crítica literaria donde se describe el

---

<sup>310</sup> En el texto *La città americana* de Giorgio Ciucci; Francesco Dal Co entre otros, identifican a Francis Otto Matthiessen como una de las personas de orientación académica de amplia influencia en los medios académicos norteamericanos que advierte la coincidencia que existe entre los procesos culturales (artísticos, filosóficos, etc.) del siglo XIX con las iniciativas de producción (operaciones mercantiles, transformación del entorno, industria, etc.). “Matthiessen, en su clásica reconstrucción de este período, ha hablado de un único denominador común en la obra de los maestros de los años 1850: expresan de distintas formas, pero en el fondo coherentes entre sí, la exigencia de unificar la cultura con la sociedad, el trabajo intelectual con el trabajo manual, la cultura con la producción. Lo que Matthiessen reconstruye es un clásico ideal romántico de la época de la división burguesa del trabajo, del surgimiento de la industria; no es casual que el trascendentalismo sea producto de New England. New England es, a un mismo tiempo, la cuna de la tradición más típicamente americana y la región donde se registra por primera vez el impacto de la revolución industrial.” (331) **Ciucci, Giorgio, y otros.** *La città americana*. [trad.] Montserrat Alós y José Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili , 1973, 1975. Pág 144

De la misma manera, se encuentran referencias de Francis Otto Matthiessen en los libros de literatura norteamericana, de su compromiso con la creación de una identidad que estaba al margen de la consabida iniciativa individualista y su reduccionismo cultural a los intereses económicos, en el texto *Literary history of the United States* de Emory Elliott, se expresa la importancia de este círculo de académicos que reivindicaban la necesidad de la identificación y el significado de un modelo cultural“...estos

espíritu filosófico y material de la época, donde se hace referencia al pensamiento de Sullivan que ha sido recogido en el siguiente apartado;

Si, como creo, la verdadera cultura es de la mayor utilidad porque implica la posesión y aplicación del más elevado tipo de pensamiento, imaginación y simpatía, sus obras (las del sabio) han de reflejar su cultura de modo que demuestre que ésta lo ha acercado, no alejado, de su pueblo; y que ésta ha sido aplicada para el bien y la ilustración de todo el pueblo, no para engordar una clase. La obra del sabio en definitiva ha de probar (y es tarea suya producir las pruebas) que él es un ciudadano, no un lacayo; un verdadero aspirante a la democracia, no un instrumento de la más insidiosa forma de anarquía... En una democracia sólo puede haber una única y fundamental pregunta a la que el ciudadano deba responder: ¿cómo emplea usted las capacidades que posee, para el pueblo o contra el pueblo?<sup>311</sup>

escritores eran generalistas, humanistas de primera fila. Todos conservaban una fe duradera en el potencial de la experiencia americana y todos se tomaron seriamente la tarea de crear una función pública para el intelectual dentro de la cultura americana. Sumergidos en la cultura americana, escribieron con una fiereza y una integridad que no se ha igualado desde entonces. Quizá fue porque eran tan escépticos en lo que se refiere al comercialismo de la cultura americana que fueron capaces de mantener sus identidades intelectuales a salvo en los intercambios libres que constituyen una democracia de las ideas. A través de su compromiso hacia ese intercambio y su negativa a convertir las ideas en mercaderías, presentaron alternativas duraderas a las maravillas del mundo mecánico presentadas en la Feria Mundial de 1939. Su obra permanece como expresión del tema de esa feria - «unidad sin uniformidad»." (330) **Mcquade, Donald.** *Vida intelectual y discurso público*. [aut. libro] Emory Elliott, y otros. [trad.] con la colaboración de Juan José Coy María Coy. *Literary history of the United States*. Madrid : Cátedra, 1991, pág. 670.

<sup>311</sup> (329) **Matthiessen, Francis Otto.** *Rinascimento americano : arte ed espressione nell'età di Emerson e di Whitman*. Milán : Mondadori, 1941, 1961. Pág. 36-37, tomado de (326) **Fusco, Renato De.** *L'idea di architettura: storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico*. [trad.] Montserrat Alós-Moner y Josep Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili, 1976. Pág. 143



Fig. 216. Edificio Home Insurance Building, William Le Baron Jenney en Chicago, 1885.



Fig. 217. Edificio Templo Masónico en Chicago, 1892.



Fig. 218. Edificio Old Colony en Chicago, 1893



Fig. 219. El edificio Tacoma en Chicago, 1889.

Sullivan enfatiza que las virtudes de la igualdad en la democracia norteamericana son la condición primigenia del perfeccionamiento de la individualidad y del bien común, en tanto que las acciones que se realizan en la ciudad están en sintonía con el triunfo de sus estructuras, lo cual conlleva un dominio y un manejo apropiado de todos los recursos disponibles, científicos y humanos. Esta teoría de la funcionalidad o la utilización extensiva que se le da a todas las acciones que son necesarias para el correcto desempeño de la sociedad forma parte de la ideología de la congestión, la cual, como cualquier teoría, es una forma de razonar una serie de definiciones ajustadas a un carácter utilitario según las cuales la dimensión, la magnitud y la especificidad gestionan entornos más eficientes y productivos.

El resultado de la congestión es el edificio en altura y la manzana (Fig. 216-219), cuya agregación y simultaneidad han permitido fundamentar sin traumatismos la creación urbana y arquitectónica, en tanto que sus complejos procedimientos técnicos de elaboración señalan sin lugar a dudas que la ciudad es el objetivo del capital financiero, después del traumatismo de la industrialización. La urbe del Medio Oeste se convirtió, sin querer, en el máximo exponente de la cultura moderna, ya que

no existen, en apariencia, las crisis con la historia, el lugar, la cultura local y la estética, entre otros paradigmas que pudieran alterar el equilibrio modernista. Así, las preexistencias culturales, si es que las hay, no impiden la fluidez de lo moderno que pone en movimiento elementos y procesos utilitarios como las técnicas que intermediaban en otros tiempos y en otras latitudes en la realización de objetos puramente culturales, cuando prevalecía el juicio social y la aprobación de todo lo conocido por una colectividad elitizada. Estos fenómenos se encuentran estudiados particularmente por L. Sullivan, quien relaciona elocuentemente el edificio en altura con su amplitud de contenidos, sean estos formativos, científicamente competentes o políticamente trascendentes, pues su influencia será decisiva en la apertura de los nuevos conceptos de las teorías modernas, así como en la modificación sustancial de los postulados y prefiguraciones de las nuevas intervenciones arquitectónicas y urbanas.

## 2.9 La congestión y su intervención en la arquitectura

Aunque pueda citarse como una contradicción, ya que la congestión es intuitivamente lo inverso al proyecto humanista de la Ilustración, esta necesita de las actuaciones de la cultura en términos generales para su movilización y manifestación. Los factores de la acción mercantil, como motor del desarrollo urbano que se expresan en las dinámicas de densidad poblacional o la aglomeración de actividades, ejercen unas sentidas consecuencias en la ciudad, la cuales se encauzan en la urbanización, la planificación, la construcción o la legislación, como procesos vinculados a una política cultural. En esta cultura especializada que se da en la urbe, los valores de homogeneidad, unidad y belleza no cuentan con objetivos y requerimientos similares, en tanto que los orígenes industriales del nuevo contexto urbano, a los ojos de la congestión, se desarrollan a través de una nueva temática que es la saturación de sus contenidos. Así, los valores en la arquitectura y su evolución en las grandes ciudades poseen un enfoque diferente, una nueva categoría formativa ausente de la historia, una congestión justificada para esa nueva sociedad.

El medio urbano norteamericano es el más favorable a las condiciones que establece la congestión, como también es el que más condiciona y delimita los procesos esenciales en los que se mueve la cultura moderna reorientada por la industria.

El entorno de estudio del siglo XIX es el desarrollo de la educación, el pensamiento social, el auge de la opinión pública y el imperialismo, situaciones muy del contexto europeo, pero con la irrupción del *establishment* estadounidense, se consolida el intercambio comercial, la cultura de las clases medias, la mentalidad popular y el desarrollo de las técnicas. Si bien los países emergentes poseían casi todas sus condiciones

---

<sup>312</sup> Estados Unidos, como país emergente, se identifica por la captación indiscriminada de los recursos disponibles, de la inversión de los patrimonios y de las formas inusuales que ha tomado la conversión de los medios disponibles, cuyo resultado es la ciudad o la racionalización del entorno. En el texto de A. Bloom, *El cierre de la mente moderna*, se enfatiza en las condiciones particulares de la transformación ética y procedimental de Norteamérica, sus valores democráticos y el papel de la mentalidad en el desarrollo de la nación. “Los Estados Unidos son uno de los logros más altos y extremos de la búsqueda racional de la vida conforme a la Naturaleza. Lo que hace posible

sociales y culturales preestablecidas desde su independencia, estas se afianzaron unas décadas más tarde, en el sentido práctico de las acciones humanas, encaminadas a rentabilizar los terrenos baldíos que se consideraban aptos para una explotación general, considerados “infinitos” por su extensión y publicitados para generar ganancias con la explotación sin medida ni control de sus recursos naturales. Acto seguido, la ciudad se consolidó y pasó a adaptarse a los nuevos mecanismos de acción sobre el territorio con la implantación de la razón como forma de interpretación y metodología que impone una explotación ilimitada del medio natural, surgiendo medios y sistemas que hacen posible la construcción y la transformación de los pertenencias por procedimientos extractivos, manufactureros y de consumo, pues estas actividades determinaron una estrecha relación entre los residentes y su interpretación del mundo, con la asimilación apresurada de los recursos de la naturaleza, la elaboración acelerada del tejido urbano y la captación persistente de la propiedad privada<sup>312</sup>.

El principal exponente de la expansión social, productiva y financiera es el valor del individuo en su actitud pragmática y eficiente en contra de los elementos hostiles de la naturaleza o el empeño en generar riqueza con el uso de cualquier recurso a su disposición. Esta actitud se traslada a la misma urbe, cuya construcción obedece, en el medio estadounidense, a procesos precisos y razonados para la aplicación de la altura máxima, incorporar una alta densidad poblacional, hacer posible cualquier uso o actividad, etc. Todo un compendio práctico de acciones instrumentales otorgadas por la congestión para efectos de ganancia social o económica. Siendo esta una afirmación necesaria para el crecimiento y conformación de la urbe, en donde las actividades de uso, circulación y consumo, al igual que las prácticas sociales más urgentes,

su estructuración política es el uso de los principios racionales del derecho natural para fundar un pueblo uniendo así lo bueno con lo propio. O, por decirlo de otra manera, el régimen aquí establecido prometía libertad absoluta a la razón, no a todo indiscriminadamente, sino a la razón, la libertad esencial que justifica las otras libertades, y sobre la base de la cual, y por mor de la cual, se tolera también mucha desviación”. (332). **Bloom, Allan D.** *The closing of the american mind*. [trad.] Adolfo Martín. Esplugues de Llobregat : Plaza & Janés, 1987, 1989. Pág. 40



como la vivienda o la educación, puedan obtener el demandado valor financiero y establecerse en la ciudad, mediante unos procedimientos funcionales y administrativos apropiados.

La congestión, como un recurso cultural, no puede suplantar a ningún procedimiento formativo a pesar de ser una abstracción de la civilización moderna. La congestión es un mecanismo incierto de la prosperidad contemporánea que solo es requerido cuando se ha traspasado el límite de lo plausible. La ciudad es cada vez menos evidente en los parámetros que hicieron posible su conformación desde los tiempos remotos, ahora es un hecho contundente que utiliza medios oscurecidos por la misma crisis permanente del medio urbano para su funcionamiento. Además, la congestión forma parte de la cultura urbana, a pesar de sus pactos trazados con el sistema racional, del que se intuye una serie de compromisos que hacen caso omiso a los problemas públicos y los derivados de las malas prácticas urbanas, sociales y económicas, cuyas actividades procuran la transformación general del medio ambiente. Esto incluye paradójicamente un mejoramiento de las condiciones físicas que redundan en beneficios colectivos, siendo su objetivo la prolongación del espacio por necesidad de las comunidades, así como por una intención programada de los intereses económicos personales debido a la privación de la propiedad y la urgencia de pertenecer a un orden social.

La experiencia adquirida por la comunidad civil, en este caso la sociedad urbana norteamericana, desde su asentamiento hasta su consolidación, le ha permitido reflexionar y estudiar su tiempo histórico. Esto solo es logrado mediante el examen de las intenciones de esa sociedad en crecimiento y en la objetivación de sus marcos de referencia cultural, en tanto que la ciudad, por medio de su colectividad, permite encontrar sus “modelos” de convivencia y de actividad dentro de sus parámetros históricos y geográficos. Uno de estos modelos, como ya hemos observado, es el espacio urbano cerrado y el edificio en altura, pero en este caso, se trata de cómo el procedimiento de exploración de sus dramáticas condiciones, tanto de su localización como de su disposición en la ciudad norteamericana, convierte la congestión en el medio ideal para

la organización constructiva y espacial de la población asentada y trabajadora por la fuerza de unos acontecimientos históricos particulares.

En la ciudad congestionada, no existen derechos adquiridos por la población, solo se hace referencia a la solución de sus necesidades por el esfuerzo personal. Como hemos observado anteriormente, esta posición de estigmatización social se convirtió en uno de los fundamentos de la ideología norteamericana del progreso hacia la reivindicación de los derechos individuales desde la óptica utilitarista. De esta manera, los derechos connaturales del ser humano y social se rectifican en la urbe en actividades económicas básicas, como la vivienda o el espacio público, donde se convierten en un artículo de consumo y supervivencia, en tanto que la congestión asume la organización de estas estructuras en la ciudad. Este sistema de ordenamiento por rebosamiento y reforzamiento de las actividades puede incorporar otras acciones que sean necesarias para su correcto funcionamiento desde otras disciplinas, ya sean sociológicas, antropológicas, científicas, etc., que potencien su accionar para el franco desarrollo de la arquitectura y el urbanismo, como reflejo del valor pecuniario de bienes y servicios, en los contextos urbanos cuya ocupación es alta y significativamente densa. De igual manera, la congestión, además de estructurar físicamente la urbe, posee la capacidad de explicar y habilitar los procesos de conformación y transformación de la ciudad, no solo desde la arquitectura, sino desde las definiciones que aportan otras áreas del conocimiento como las ciencias sociales, que permiten articular definiciones más flexibles.

La naturaleza de la congestión es la de crear una sobredimensión conceptual y física de la ciudad, así como una serie de pautas de acción al momento de proyectar y construir, pues se condiciona y se determina la elaboración de la urbe y su comportamiento social. Esta es la orientación que tomaron las intenciones ideológicas del mercado financiero propias de la cultura contemporánea, en tanto que estas sobresalen por su carácter intensivo y agobiante, ya que, debido a la cantidad de variables que interceden en el procedimiento de elaborar y transformar la ciudad, la congestión se sustenta en tácticas de manipulación de la vida social, en las variables económicas, sociales o artísticas que alteran las

bases mismas del espacio urbano, en donde se pretenden resolver los problemas de densidad poblacional, infraestructura urbana, equipamientos y servicios esenciales, entre otros, pero el número de impedimentos para ello supera las barreras de lo económico, y se convierte en un problema político, pues las reivindicaciones de los grupos sociales más desfavorecidos están a la par de las aspiraciones de la urbe, de su semblanza, su equilibrio y su correcto funcionamiento administrativo, donde esta asume la totalidad de las categorías urbanísticas porque política es representación, imagen y economía juntas.

H. Brendt y A. Lorenzer admiten que la concepción ideológica del poder, para los espacios más representativos en la ciudad, es asumida por la política del Estado o de los particulares que adquieren influencia y autoridad en función de su importancia y mediante la forma arquitectónica y el uso potencial que se le pueda otorgar al espacio público.

En el énfasis arquitectónico otorgado a los edificios más significativos desde el punto de vista ideológico (iglesia, municipio) se expresaba la importancia de las instituciones que eran dueñas del poder. El diseño bastante más cuidado del espacio público y político respecto del privado estaba ligado a circunstancias económicas: las familias eran unidades de producción más que de consumo. Las actividades de consumo eran preferentemente transferidas al espacio público, puesto que el ambiente doméstico representaba un lugar de trabajo más que de recreación<sup>313</sup>.

---

<sup>313</sup> (333). **Berndt, Heide, Lorenzer, Alfred y Horn, Klaus.** Architektur als ideologie. (La arquitectura como ideología). [trad.] Julieta Ballvé. Buenos Aires : Nueva Visión, 1968, 1974. Pág. 16

<sup>314</sup> Las contradicciones entre arte y arquitectura, en el contexto de la urbe norteamericana, están orientados por el dominio de la tecnificación de la ciudad y por la búsqueda de argumentos que puedan respaldar una conciliación entre los procedimientos de producción urbana, ya instrumentalizada y soportada socialmente, con la búsqueda de una enculturación de la población en un momento en el que su máximo desarrollo comercial e institucional se encontró alejado de los problemas concernientes al conocimiento social. De esta manera se convierte en pertinente el comentario de H. D. Duncan sobre esta problemática. “La función de la arquitectura, como del arte, no se entiende claramente por el pueblo, ni, para el caso, era mejor entendido entre los líderes intelectuales

Esta condición política de la ciudad tradicional se traslada a la Modernidad en la arquitectura y el urbanismo por formar parte de las referencias obligadas en la definición formal de la urbe. En este caso, la Modernidad son los valores generales que contribuyen al desarrollo general que ofrece la efectividad de las transacciones económicas y financieras que dominan el espectro urbano como algo más propio de la búsqueda de compromisos culturales o por la demanda de un orden social, iniciativas que son deudoras por parte del medio norteamericano hacia sus referentes europeos, en las que prevalecen normas culturales importadas en la persecución de una identificación colectiva, una identidad que sea útil para sus fines, como la saturación en la ciudad de construcciones lucrativas enmascaradas en recursos estilísticos, ya sean de renta o bodega, y en el usufructo del espacio público aunque sea una copia sin sentido de otros lugares<sup>314</sup>.

Estas formas de uso, habituales en otros países y que provienen de la tradición generacional, se originan esencialmente por las grandes masas de inmigrantes del viejo continente que llegan a Estados Unidos, como también por la especialización de formas creativas provenientes de un menú estilístico que era necesariamente autoimpuesta por los nuevos progresos técnicos que surgieron paralelamente a su propia revolución industrial. Estas actividades en la ciudad se plasman en una serie de ordenamientos del tejido urbano, en las nuevas representaciones arquitectónicas y en una sucesión de circunstancias particulares que expresan lo fragmentario de la sociedad en su relativismo como grupo humano que

de la época. La tensión y la contradicción entre la cultura y la democracia se resolvieron cuando se intermedió como una fuga hacia el pasado, a manera de las conferencias del ‘arte democrático’ de Grecia, dictadas por Charles Eliot Norton en la Universidad de Harvard, o bien, haciendo una crítica del arte a la subordinada censura social, como en los escritos de Ruskin y Morris. ‘el esteticismo’, fue dramatizado por Oscar Wilde en sus conferencias de Chicago en los años ochenta y confirmada por la editorial de Chicago Stone and Kimball, que sirvió sólo para complicar la comprensión del papel del artista entre el público en general”. (193). **Duncan, Hugh Dalziel.** Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan. Totowa, N.J. : Bedminster Press, 1965. Pág. 354

también posee una influencia en el progreso de la urbe, en la producción del arte y en la aplicación de la ciencia.

P. Francastel asume, en el contexto europeo, el debate entre la técnica y el arte, en sus contradicciones más elocuentes, hacia el siglo XIX, resaltando que dicha ambivalencia cultural en la sociedad norteamericana es aceptada sin complejos y se alcanza el predominio del pragmatismo financiero en el seno de la ciudad.

Había que mirar como si fueran venerables reliquias todos aquellos edificios que a través del siglo XIX han jalonado la resistencia a la inserción del racionalismo en la economía del espacio urbano, no sería menos evidente que, durante un período de cincuenta años al menos, la arquitectura mundial —y no solamente la americana— ha sido dominada por esa preocupación del racionalismo técnico que ha originado las obras características del período que precede a las decisiones que arrancan de 1900. Sin embargo, en ese tiempo las obras preparan la sustitución de las doctrinas sobre la unión entre las artes y la industria, por una tesis que une la Belleza a la Forma, deducida lógicamente de las leyes de la producción y del empleo de los nuevos materiales. La importancia del debate es considerable, puesto que se trata de hecho del papel recíproco de la técnica y las ideologías en la creación plástica<sup>315</sup>.

La resistencia de la que habla Francastel es la anhelada autonomía de las artes con respecto a la descontextualización que sufre la creación artística, ya sea ante el avasallamiento de la técnica por la facilidad con la que esta toma posesión del mundo figurativo y por suplantar la cultura sin esgrimir ningún antecedente previo. Estas observaciones sobre cómo la técnica hace su intrusión en el arte y sobre cómo el cambio acelerado de valores y sus notables diferencias cualitativas entre lo sim-

bólico y lo funcional afectaron de manera general las premisas esenciales en el campo de la creación. Esto puede ser asimilado por la intervención y la práctica de la ideología de la congestión, ya que las técnicas son de su dominio, y el cambio formal, una de las consecuencias de sus metodologías de saturación en el espacio arquitectónico. El resultado del cambio de dominio de los procesos clásicos a los métodos científicos, que afectó la creación artística, hace que el tiempo sea un factor relevante, ya que implica la inversión en los métodos de actuación sobre la ciudad en ciclos relativamente cortos, perturbando las intenciones y los procedimientos habituales en la construcción de la urbe a todo nivel, por una aceleración inconveniente y desproporcionada en los escenarios existentes, para lo cual se hace necesario adoptar las estrategias a los intereses económicos, adecuar los descubrimientos técnicos y experimentar con nuevas ideas formales a la necesidad apremiante de encontrar soluciones precisas a las acciones de fabricación y ejecución en la ciudad siempre cambiante. Tales soluciones se miden en “progreso”, en el costo de producción versus el tiempo empleado, así como en el planeamiento, la proyección o la construcción material de viviendas, edificios o almacenes, o de cualquier otro sistema o procedimiento elaborado que exprese el cambio ideológico. Así, las técnicas de fabricación o montaje, la prefabricación, el taylorismo empresarial o el fenómeno de masas y su repercusión, entre otros, ejercen una influencia directa en la actuación de la congestión sobre la arquitectura.

La ciudad de Chicago, desde su fundación, forma parte de los diversos enfoques que ha tenido el uso del tiempo, pues en ella se han precipitado los procesos urbanos, que en otras regiones duran tres o cuatro veces más, para la producción de nuevos conceptos urbanos y arquitectónicos y para la disposición de estructuras que consoliden un tejido social adaptado a sus necesidades<sup>316</sup>. En las ciudades norteamericanas, el conglo-

<sup>315</sup> (310) **Francastel, Pierre.** *Art et technique aux XIXe. et XXe. siècles.* [trad.] Carlos Lluch. Valencia : Fomento de Cultura, 1956, 1961. Pág. 115

<sup>316</sup> Uno de estos enfoques lo ha dado el periodista literario Norman Miller, recogido en su declaración hacia la ciudad de Chicago en el texto sobre la misma ciudad de Claude

Massu, enfocado en cómo las industrias, en general, poseían un control de la ciudad y de su población, en donde campeaba la corrupción y el desequilibrio social representado por el famoso matadero de ganado Chicago, la Unión Stock Yards, que llegó a constituir una buena porción del territorio urbano con 475 acres y daba empleo a más

merado civil no cuenta con referencias históricas o contextuales globales, su concepción del entorno es autónomo, pues la población inmigrante se moviliza hacia la *frontera*, en la búsqueda de su propio beneficio, por medio de su voluntad personal hacia lo desconocido, en lo cual media una cultura utilitaria sin inhibiciones.

La ciudad norteamericana es un ejemplo claro de las acciones de la congestión, pues el tiempo prima sobre la realización de las obras, en tanto que ya no es necesario identificarse culturalmente con las edades del pasado. En esta ciudad solo existe el autoconocimiento, que es reforzado e impelido por acciones del campo productivo y financiero, el cual lleva a la población a anhelar el control de los procesos económicos y sus utilidades, unos hábitos de vida y un estilo que los identifique, así como de unas referencias culturales de base que son las que traen consigo las clases medias o populares en su autoexilio. El ansia del progreso personal se traduce en éxito comercial o industrial.

La ciudad norteamericana buscaba forjar su identidad apresuradamente, sin una prolongada reflexión disciplinar, así como un estilo propio sin una interpretación integral del pasado con unas nuevas condiciones socioculturales de eficiencia, creatividad y originalidad. En esta urbe, no se observa la intención de conciliar con la sociedad y sus culturas ancestrales, de recoger o adoptar algún complemento que sea de utilidad integral o universal para el resto de la colectividad. Los autores que intervienen en el estudio titulado *La ciudad americana de la guerra civil al New Deal* llaman la atención sobre el carácter desmedidamente utilitario de los conceptos ideológicos que priman en la ciudad moderna y su influencia metodológica en la forma en la que se organiza la sociedad.

---

de 40.000 personas en su mayor auge. Donde las crisis económicas, las huelgas, los bajos salarios la contaminación ambiental de este lugar que impregnaba a toda la ciudad se constituían para este periodista en una franca relación entre la ciudad y su población “¿Por qué Norman Mailer dice que Chicago -es la ciudad estadounidense? La respuesta es una fórmula que desconcierta: se trata de una ciudad honesta. Tal afirmación es un tanto paradójica si se considera que, al menos, Chicago tiene una mala prensa sobre este punto. Pero Norman Mailer ve en los mataderos y la industria conservera, una vez floreciente, la metáfora por excelencia de esta metrópoli.” (334).

El Loop de Chicago es el resultado perfecto del “aparato” urbano del *laissez faire*: un sistema de retícula regular; un amontonamiento de edificios en forma de prismas, cuya altura se ve determinada por la inversión de capital: dos operaciones, como ya se ha dicho otras veces, la primera de división, la segunda de multiplicación. Una ciudad donde la forma tiende a acabar en la casualidad y donde únicamente los signos del consumo, el movimiento de la gente y su manera de vestir y de comportarse, según las propias leyes del consumo, se convierten en caracterizantes de forma perceptible<sup>317</sup>.

Estas particularidades de la gran ciudad estadounidense son vistas como propiedades exclusivas del medio industrial, donde su definición y objeto es la riqueza y el progreso inmediato que no tiene relación con la calidad ambiental y del entorno urbano. De esta manera, los rascacielos y su productividad industrial son un resultado circunstancial de las situaciones del contexto, en tanto que no se diferencian ni se jerarquizan los diversos componentes que puede llegar a poseer una ciudad que es parte de un proceso de un modelo planeado, pero ¿hasta qué punto las iniciativas llevadas por los inversores y promotores del desarrollo de la ciudad, quienes detentaban el poder y manejaban su evolución formal, forman parte de un reclamo cultural?, o ¿el arte y la arquitectura estaban separados de las iniciativas ciegas del comercio y la política en la ciudad que no posee pasado por su misma búsqueda de valores de originalidad?

En este caso (Fig. 220), el recinto inmobiliario del centro comercial y financiero de Chicago, *el loop*, forma parte de una cultura urbana especializada, ya que esta se moviliza en la imperiosa articulación de todos sus componentes para sobrevivir al mismo caos que produce<sup>318</sup>.

**Massu, Claude.** Chicago : de la modernité en architecture : 1950-1985. Marseille : Parenthèses, 1997. Pág. 16

<sup>317</sup> (331) **Ciucci, Giorgio, y otros.** La città americana. [trad.] Montserrat Alós y José Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili , 1973, 1975. Pág. 9

<sup>318</sup> El centro financiero de Chicago es una zona especializada en donde se realizan y se concentran las transacciones comerciales mediante el reciclaje permanente del suelo urbano, pero esta dinámica excluye a los habitantes de las zonas anexas que conforman una ciudad vertebrada al centro, un tejido neutro que se encuentra separado por el





Fig. 220. Litografía del centro urbano de Chicago, fragmento, 1892 donde se aprecia la cercanía de los diversos sistemas, ya sea el sistema urbano en conjunción con los de transporte, en este caso el curso del río Chicago y su inmediata cercanía a las estructuras urbanas y el tren elevado que se superpone a ambas estructuras.

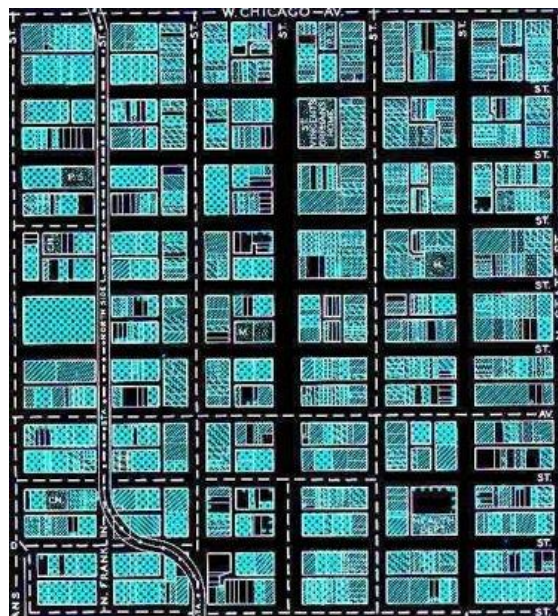


Fig. 221. Fragmento del Loop de Chicago en 1890. No existe un modelo formal de manzana, ya que este se adapta a las condiciones de la compra y la venta de los solares, a sus procesos de subdivisión o englobe o a cualquier otra circunstancia que someta el tejido urbano.

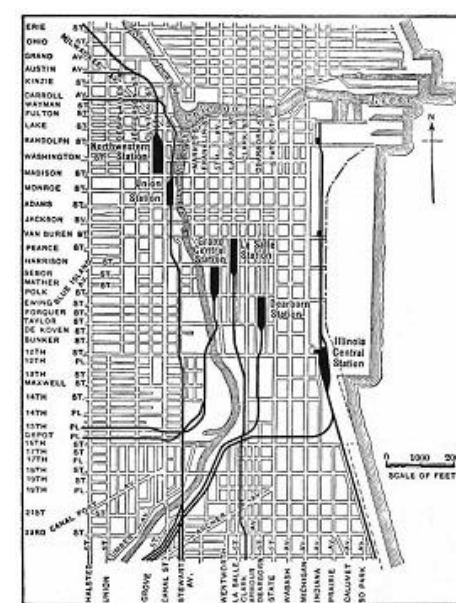


Fig. 222. Rutas de los ferrocarriles a vapor de Chicago, 1914. Estos se han introducido desde muy tempranas épocas en la estructura urbana de la ciudad con varias estaciones que fragmentan aún más el tejido urbano discontinuo en manzanas y lotes.

Como tal, su naturaleza debe orientarse a ser precisa, pues se hace necesario vincular constantemente las diversas formaciones profesionales y cívicas bajo un sistema conjunto en el que todos los actores activos (los promotores) y pasivos (la población trabajadora y usufructuaria) puedan rentabilizar sus capitales y sus formas de vida. Esta artificialidad

cauce del río Chicago, los canales afluentes a este y las cicatrices de las vías férreas que bordean esta configuración urbana. En el texto *Cities in American History*, se recoge esta forma física y social que había adquirido la ciudad “[...] los asentamientos sociales sabían la angustia de los padres inmigrantes cuyos hijos se unieron a las pandillas y se convirtieron en reclutas de la delincuencia o la prostitución. Ellos sabían lo que sucedió cuando, en una familia en el límite de la pobreza, el marido pasó su magro sueldo en bebida y el juego en un salón local. Sabían que los centros de vicio y los juegos de azar en Chicago se concentraron en las zonas de transición entre el Loop (el distrito central de negocios) y los barrios pobres de inmigrantes que rodeaban el Loop.

extrema excluye situaciones culturales determinadas que no se encuentran dentro de los sistemas que permiten su realización. En este caso, como en las demás ciudades estadounidenses, se da una segregación del tejido urbano y social en la misma ciudad sin que existan zonas de transición, ya que la misma política escoge a los individuos y rechaza las iniciativas deficitarias como la pobreza y la cultura local. De igual ma-

Campañas para la reforma moral, entonces, estaban arraigados tanto en una cultura moralista que conmocionada por el vicio y el crimen y en el conocimiento directo de la calidad de vida en los barrios pobres de la ciudad. Los líderes religiosos, las élites empresariales, trabajadores de asentamiento, las organizaciones profesionales y grupos de vecinos de Chicago se unieron en una desconcertante variedad de asociaciones para mejorar la dinámica ciudad que tanto fascinaba y horrorizar”. (207) **Jackson, Kenneth T y Schultz, Stanley K.** *Cities in American history*. 1. New York : Knopf, 1972.

Pág. 291



nera, existe una exclusión constructiva y una dependencia de los mismos procedimientos técnicos que permiten la elaboración de las grandes edificaciones y que economía y técnica se encuentren económicamente entrelazadas entre sí, para sostener estas fuerzas como un método de fabricación y realización. Por su parte, los medios financieros de la ciudad llevan a círculos viciosos de necesidad y dependencia social con respecto a la producción urbana, facilitando su explotación sin que existiera un organismo de control eficiente. El capital se reinventa a sí mismo, y surgen inventos y nuevas estrategias financieras que pueden sostener el modelo, cuyo sustento básico son las actividades que se reproducen en el suelo urbano, siendo los diversos componentes de la edificación y de las infraestructuras la base real de dichas prácticas.

L. Mumford, crítico de la sociedad especulativa y de los resultados de la cultura urbana, expresa, en su artículo *La contribución de la máquina*, las consecuencias de estos procedimientos objetivos, pero discutibles, en el modo de elaborar ciudad por medio del sistema de relaciones económicas y funcionales.

Dentro de una breve década, las posibilidades formales de la construcción de jaula de acero para los edificios de oficinas ya habían sido explorados —y en la práctica agotadas—. Lo que se necesitaba para el desarrollo futuro era un enfoque coordinado y corporativo, que llegaría a la forma apropiada y las dimensiones adecuadas de la parcela, que harían avanzar más la evolución financiera del método empleado, y llegaría a la altura correcta para la economía y la conveniencia cívica. En resumen, la siguiente etapa era el mejoramiento de las empresas de construcción, hacia la reorganización y la interrelación entre la unidad individual, y su vinculación en función de la planificación de un asentamiento urbano. [...] Los arquitectos de Chicago eran técnicamente aventureros, pero socialmente tímidos, ya que aceptaron alegremente la especulación del suelo y la congestión como si fueran leyes de

la naturaleza, fue sólo por una feliz casualidad que sus planes en el lugar resultarían ser sólidos y seguros<sup>319</sup>.

La ciudad estadounidense, como una preclara manifestación financiera, propende por una homogeneidad entre sociedad y arquitectura, así como por la unión cultural o política de los diversos grupos que integran la población. Esta asociación contradictoria entre lo mecánico y las formas de vida es realizada por la doctrina del capital obtuso manejado y aplicado por sus promotores, la nueva figura del empresario-arquitecto, pues los objetivos arquitectónicos se configuran con base a relaciones funcionales expeditas que le han dado forma a la realidad urbana y explican sus múltiples desarrollos. L. Sullivan, como protagonista de estas transformaciones, expresa en su texto *Autobiografía de una idea*, la feliz coincidencia entre la flamante sociedad de la urbe y su arquitectura del beneficio y la prosperidad, no solo refiriéndose a la ciudad de Chicago, sino también a todas las demás ciudades en Norteamérica, en donde se efectuaba este impulso civilizatorio o perfeccionamiento social.

[...] en ese proceso que hemos denominado de circulación de las cosas y que frecuentemente es llamado de evolución -palabra ésta que con rapidez va perdiendo su significación- los edificios comerciales altos surgieron por la presión ejercida por los valores de la tierra, los valores de la tierra por la presión de la población y la presión de la población por la presión externa. [...] La pasión de vender es la fuerza impulsora de la vida norteamericana. Fabricar es algo secundario y adventicio. Pero la venta debe basarse en una apariencia de servicio: la satisfacción de una necesidad. La necesidad estaba presente, también estaba presente la capacidad para satisfacerla, pero no había contacto entre lo uno y lo otro. Entonces se produjo esa especie de revelación en que se vio la cosa única<sup>320</sup>.

Los resultados de esta construcción positiva de la arquitectura y la acción social son la concentración de los habitantes en zonas dispuestas

<sup>319</sup> (335) Mumford, Lewis. The Contribution of the Machine. Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present. New York : Reinhold, 1952, 1956, pág. 18.

<sup>320</sup> (336) Sullivan, Louis H. The autobiography of an idea. [trad.] Luis de Cabrera. Buenos Aires : Infinito, 1924, 1961. Pág. 222

para la densidad, así como el máximo rendimiento de todos los mecanismos, elaborados y dispuestos para tal fin, que contribuyan a los mismos intereses de clase. La ciudad democrática es una ciudad dividida en grupos e intereses que determinan el tipo de apropiación material y espacial, así como el valor de los mismos. Esta serie de facetas del suelo urbano, de carácter múltiple y compuesto, son las presencias extremas que se identifican con la congestión, tal es el caso del edificio en altura y su normativa liberal sobre el espacio público.

En Chicago, la organización del territorio, debido a las manzanas del *loop*, no es uniforme, pues estas no poseen las mismas dimensiones, ni existen zonas verdes o parques, aunque sí una fluidez y una continuidad del espacio público. La manzana promedio es de 380 x 400 pies (116 x 122 metros) (Fig. 221-222), con un perfil de espacio público de 100 pies (31 metros) entre manzanas, obedeciendo a la *grid*, o sistema de parcelamiento, usual en la tradición histórica de la fundación de ciudades durante la colonización. Se puede señalar que las medidas de los terrenos y de las manzanas son las que han condicionado de manera estándar el diseño de la ciudad norteamericana, así como las cualidades del espacio habitacional y comercial, basado originalmente en la *Land Ordinance* jeffersoniana de 1785, refrendada por el *Homestead Act* de 1860, que expresa:

La Ordenanza de la Tierra de 1785, pone en marcha leyes que rigen la solución de nuevos territorios. La tierra se divide primero en municipios de 6 millas cuadradas, cada una compuesta por 36 secciones de un cuadrado de milla o 640 acres. Un cuarto de sección es de 160 hectáreas, una sección media 320 hectáreas. Este

método de medición de la tierra se convierte en un estándar nacional para la colonización<sup>321</sup>.

Esta serie de medidas basadas en la milla, el acre y el pie, son sistemas de extensión generosos que determinaron el tipo de acciones económicas que se podían hacer en los terrenos, que básicamente eran vendidos de manera económica a los colonos por una serie de disposiciones gubernamentales y con la intención de ocupar las tierras libres. El siguiente es un ejemplo de la liberal disposición de otorgar tierras a lo largo de la historia norteamericana:

La compra mínima se redujo de 640 acres, o una milla cuadrada (260 hectáreas), a 320 acres (130 hectáreas); el comprador sólo debía pagar al contado el 25 por ciento, y se le daba un plazo de cuatro años para cancelar el resto. De modo que un hombre podía obtener una finca grande —más aún, comparándola con lo que era común en Europa, enorme— pagando al contado apenas unos 160 dólares<sup>322</sup>.

Esta tendencia llegó a su final al agotarse “la frontera”, que en el imaginario colectivo era un concepto “resistente y vital”<sup>323</sup>, tanto en su disposición inagotable de tierras como en su ideal epopéyico de paraíso immaculado, ya que, aparte de la entrega de tierras a los colonos, existía la dación de terrenos a los inversionistas, como parte de pago o incentivo por la construcción o adecuación de infraestructuras. Las tierras que gravitan fuera del dominio humano, como un hecho histórico en Estados Unidos, desaparecieron hacia 1890<sup>324</sup>, dando lugar al repoblamiento y a la migración interna de segunda generación, así como al aumento del

<sup>321</sup> (307) **Easterling, Keller.** American town plans : a comparative time line. New York : Princeton Architectural Press, 1993. Pág. 93

<sup>322</sup> (266) **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 276

<sup>323</sup> (437) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 634

<sup>324</sup> Es usual encontrar en los textos de historia y arquitectura sobre la relación de la frontera en Estados Unidos una tesis que culpa de la depreciación del medio ambiente

natural y del agotamiento de la ciudad a la desaparición de las clases pioneras que hicieron posible la conquista territorial. Cuando estas se convirtieron en urbanas, sufrieron la consiguiente “explotación” laboral y del uso del suelo, así mismo, se convirtieron en parte de los mecanismos que contribuyeron a desarrollar la congestión, que es paralela a la aguda crisis de las ciudades de este periodo. M. C. Boyer identifica parte de estos procesos en el siguiente apartado: “Mucho se ha escrito acerca de la frontera americana y cómo se forjó el carácter de los estadounidenses de manera consistente con la independencia, su ingenio e individualismo tenaz; cómo la fuerza de la



Fig. 223. Avenida State Street, Chicago. 1890.



Fig. 224. Avenida State Street, Chicago. 1903.



Fig. 225. Avenida State Street, Chicago. 1920.

tamaño de las ciudades y de las nuevas realidades urbanas. El flujo de trabajadores industriales a las grandes ciudades acarrió consigo el aumento de los suburbios y la clasificación del suelo urbano por categorías sociales y el tipo de actividades que se podían ejecutar, canalizando así los intereses que existían sobre el mismo y dando como resultado otro tipo de manzanas, en tamaño y capacidad, para albergar el flujo constante de pobladores en busca de trabajo manufacturero. De igual manera, se dio una nueva categoría al espacio público, homogenizando sus perfiles en estas recién extendidas áreas urbanas.

regeneración social se vio de nuevo renacida en los pioneros que desafiaban y conquistaban su adversario, el desierto salvaje e implacable. Lo que parece ser importante acerca de este mito de frontera es que peregrinó por los límites del pensamiento americano con la aceptación incondicional del concepto de límite y el cambio de simpatías que ello implicaba. Cuando los estadounidenses llegaron al final de la expansión hacia el oeste y se vieron finalmente obligados a volverse hacia adentro sobre sí mismos, lo hizo con hostilidad y vergüenza como lo advirtieron sus ciudades desfiguradas e inhumanas. ¿Fue esta la fragua en la que el futuro de la civilización americana sería arrojada? ¿Podrían estos conjuntos que dieron forma a inmigrantes, originaron modelos políticos corruptos, crearon un poder dominante, y como estas ruinas materiales

Un ejemplo de estos procesos y sus resultados son las intervenciones de los particulares en el espacio público en forma de negocio sobre una base de beneficio público y necesidad estética. El más destacado de estos negociantes es *Potter Palmer*<sup>325</sup>, un especulador que gestionó la State Street en la ciudad de Chicago (Fig. 223-225), la cual se destacó por anticipar las obras de alcantarillado y acueducto bajo el espacio público, condicionando el perfil de la ciudad y adecuando las bases y el frente de las edificaciones para permitir dichas obras. Después de la adecuación a la disciplina urbanística del centro financiero de la ciudad

preservan y exaltan las virtudes de la democracia?” (286). **Boyer, M Christine.** *Dreaming the rational city : the myth of American city planning.* London : Cambridge, Mass. : MIT Press, 1983, 1986. Pág. 4

<sup>325</sup> Una manera de especular terrenos urbanos es forzar su urbanización mediante obras de urbanismo, esto fue lo que realizó Potter Palmer al coaccionar a la ciudad a crear una carretera hacia sus dominios que fueron inmediatamente re-valorizados. En el texto *Chicago Architecture* se dilucida este fenómeno urbano: “La orilla al sur del parque Grant recibió más atención que la orilla del lago al norte antes de 1900, Cuando Potter Palmer se trasladó con su familia a Lake Shore Drive al norte de Oak Street en 1882, animando el desarrollo de la Costa de Oro”. (337) **Dunster, David.** *Selling Mies.* [aut. libro] Charles Waldheim y Katerina Rüedi. *Chicago architecture : histories, revisions, alternatives.* Chicago : University of Chicago Press, 2001, 2005, pág. 96.



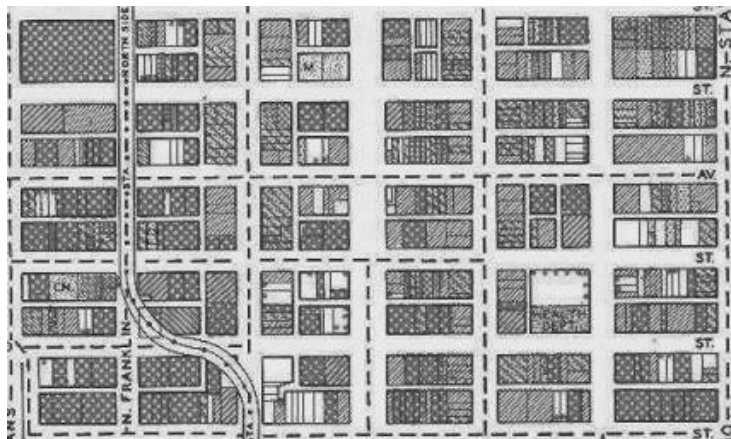


Fig. 226. Estructura alargada y estrecha de las manzanas del loop de Chicago, con un callejón de servicios entre ellas, la misma se encuentra subdividida o englobada.

de Chicago, así como a una normativa técnico-sanitaria, hubo otras zonas donde se estableció una actitud de planeamiento y se incorporó el tamaño de la manzana de 300 x 200 pies (91 x 61 metros). Tal es el caso de las nuevas zonas residenciales donde el espacio público se hizo uniforme con medidas estándar para la mayoría de los distritos que contemplaban andenes de 35 pies (11 metros), entre el paramento y el borde de la calle, siendo todavía de muy pequeñas dimensiones con respecto a las densidades constructivas y poblacionales que debía albergar.

Un rasgo característico del loop de Chicago es que las manzanas están divididas, por lo general, en dos mitades por una vía de carácter secundario (Fig. 226), o poseen uno o dos callejones de acceso ciego al interior de la manzana, los cuales eran los tipos específicos de parcelación e implantación para esta ciudad. El perfil promedio de estos accesos entre medianeras es de 25 pies (8 metros), lo cual permitió que existiera una tercera fachada en las edificaciones sobre estos callejones, lo que daba una ventaja en iluminación y ventilación con respecto a la manzana neoyorkina. De igual forma, las manzanas de Chicago cuentan con un límite para la altura de la edificaciones, cuyo perfil está condicionado por la zona donde se ubica, ya que hasta los 80.53 pies (34.5 metros) este debe retroceder cada 2 pisos bajo un patrón fijo en proporción 2 a

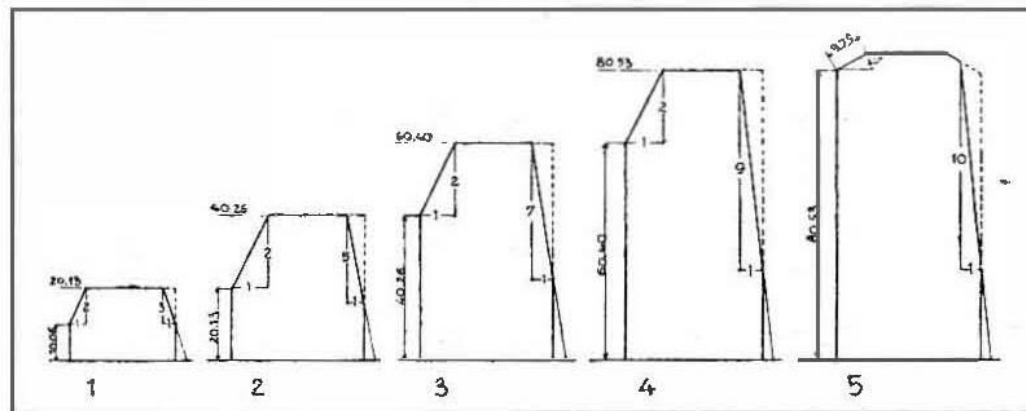


Fig. 227. Diagrama de las alturas de las edificaciones del Loop de Chicago, con respecto al ángulo de incidencia del sol y la distancia entre los diversos frentes de las manzanas

1 y, en la parte posterior, a partir de los 10.6 pies (3.23 metros), debe retroceder en proporción a la altura, desde 3 a 1 hasta 9 a 1, para efectos de asoleación, como de valor urbanístico y económico (Fig. 227).

En el texto *La Città Moderna*, de 1935, se hace referencia a la técnica urbanística y a los elementos constitutivos de las principales ciudades existentes, a la estructura y a la función de las áreas urbanas que, desde la óptica modernista, han sido establecidas como una condición universal. Se escogió la ciudad de Chicago como ejemplo de la eficacia de su entorno construido, la cual se refleja en los cambios económicos que posibilitaron una reglamentación de acuerdo con las alturas, ya gestionada desde el siglo XIX debido a las continuas innovaciones tecnológicas, así como en una serie de leves modificaciones en las actitudes socioculturales que permitieron una leve mejoría en el tejido urbano por competitividad, sin que esto afectara, como en el caso de ciudades que se sometieron a profundas transformaciones, urbes industriales manipuladas por las agitaciones geopolíticas.

En Chicago, las manzanas y su índice de ocupación se promedian según unas características que son similares a las ya definidas para las ciudades europeas, pero que, en este caso, se deben conciliar con los objetivos



Fig. 228. Monadnock Building, Chicago, Illinois (1884-1892), Burham y Root.



Fig. 229. Monadnock Building, Chicago, Illinois (1884-1892), Burham y Root.



Fig. 230. El Edificio Monadnock, Chicago. La mitad sur, construida en 1893, fue diseñada por el Holabird & Roche.

económicos en el aprovechamiento del suelo y la búsqueda de una reglamentación entre la altura de la edificación y su volumen, como parte de la expresión funcional de la edificación en el entorno urbano que vendría a ser la norma unas décadas más tarde en las demás ciudades modernistas.

La disciplina de alturas se combina con el de los volúmenes. Chicago como ciudad se divide en cinco zonas, en cada una de los cuales se permite una relación diferente entre la superficie cubierta y la superficie total, que varía del 50 al 75%, y un margen superior del 15% a lo permitido para los terrenos de esquina. Además de un factor de multiplicación del área cubierta, que determina los volúmenes permitidos. [...] En cuanto a las alturas delanteras de cada zona se le asigna un límite fijo, la superestructura por encima de este límite están contenidas dentro de un patrón

lineal de inclinación diferente de una zona a otra. El edificio característico de Chicago posee la existencia en su parte interior de viviendas, por la posición de los llamados “callejones” o pasajes de servicio público. Incluso para los frentes hacia los posteriores de estas calles, se prescriben límites de la fabricación. [...] Cuanto más simple, el plan de Chicago distingue cuatro clases de uso (viviendas individuales, colectivas, edificios comerciales, naves industriales [...])<sup>326</sup>.

Si es necesario elegir un representante urbano y arquitectónico de la ciudad de Chicago que simbolice el modernismo, así como la incorporación de los avances tecnológicos, la cultura local y el afianzamiento de las estructuras de poder, el más apropiado sería el edificio Monadnock de Burnham y Root (1881-1891) (Fig. 228-229), pues personifica uno de los primeros ejemplos de la nueva posición del edificio, entre la rentabilidad por la altura, la normatividad en ciernes y el nuevo estilo. Su principal característica es su combinación técnica, que contemplaba

<sup>326</sup> (338) **Chiodi, Cesare.** La città moderna; tecnica urbanistica. Milano : Ulrico Hoepli, 1935. Pág. 172-180



la mampostería estructural<sup>327</sup> dispuesta a gran altura de manera inaudita, y que imbuía la estructura de hierro de manera tradicional, generando una expresión “limpia”, así como un contundente volumen prismático, debido a la simbiosis económica, cuyo resultado, contradictoriamente, es una obra artesanal<sup>328</sup>. Esta edificación, como tantas otras, es una presencia en el tejido de la ciudad racionalmente consciente, como un ordenamiento sociopolítico consolidado y perpetuado por iniciativa privada, en este caso, por parte de los agentes inmobiliarios Peter y Shepherd Brooks, originarios de la ciudad de Boston. La particular disposición en el *loop* de Chicago de esta edificación consiste en estar abierto por los tres lados originalmente, antes de su posterior ampliación, reconociéndose la continuidad de la versión inicial donde se hace un encañamiento de sus valores racionales por parte de los arquitectos Holabird y Root (1891-1893) (Fig. 230), lo que corresponde a la tipología de cuadrícula indiferenciada, homogénea, que establecerá nuevos vínculos entre las edificaciones en altura, indiferentes e individualistas, en un tejido urbano que ya se consideraba como tradicional, y donde se expresan las particularidades del nuevo orden, del advenimiento de una cultura de la habitación, con nuevos sistemas de implantación, construcción y organización formal.

L. Mumford, escritor y periodista norteamericano, se refiere al edificio Monadnock como el inicio prometedor del nuevo tipo de edificación en la ciudad aglomerada, cuyo objetivo, más que servirle al habitante común, el inmigrante o el residente urbano generacional proveniente del

campo para trabajar, vivir u hospedarse, sería guarecer a la nueva clase media emergente.

Lo que por desgracia no somos conscientes de la historia de la mecanización de la arquitectura es la relación con los nuevos procedimientos mecánicos y las utilidades dinámicas en los componentes de un buen edificio. En este sentido, la crítica ha sido siempre hacia atrás en lo acertado y conveniente, ya que aceptó programas muy limitados de sus clientes con la docilidad afable de los arquitectos. [...] Así sucede que en el plan de uno de los pocos edificios de oficinas que cumplen plenamente las necesidades de luz, del aire, la circulación y el uso económico del espacio, fue el último de los edificios en mampostería antigua: El Monadnock Building Burnham y Root. En otras palabras, todo el movimiento hacia la construcción de estructuras de acero en edificios altos, fue llevado a su inmediata conclusión sin tener ningún intento sistemático para racionalizar el plan en sí mismo y crear alojamientos eficientes, flexibles, bien iluminados y bien ventilados para la nueva burocracia<sup>329</sup>.

Esta es una crítica vehemente hacia las ciudades estadounidenses cuyos promotores urbanos promulgaban la reproducción del edificio en altura, un *setback* que se convirtió en la norma legalmente dispuesta para la liberación de las condiciones de estrechez y hacinamiento de la ciudad. Pero el inmueble elevado no supone una novedad, ya que similares condiciones se presentaron en las urbes norteamericanas, en especial en

<sup>327</sup> “El hecho de que el espesor de una pared de mampostería de soporte deba aumentar en proporción directa a su alzada, coloca eventualmente una aguda restricción a la altura sobre todo el edificio. Los arquitectos de Chicago, en general, pensaban que al menos una pared de 12 pulgadas era necesario para un piso y que el espesor de la base tenía que ser aumentado en 4 pulgadas para cada piso adicional. En consecuencia, consideraron que diez pisos era el límite para un edificio con muros de mampostería o pilares. La sorprendente excepción a esta regla ayuda a demostrar este punto. El Monadnock Building de Burnham y Root de dieciséis pisos, el edificio más alto con muros de carga de mampostería jamás construido, se apoya en las paredes de 72 centímetros de espesor en la base. Los problemas de la iluminación adecuada y el afán de la máxima economía de la construcción finalmente obligó a los arquitectos a volverse

en contra de la estructura de mampostería de una vez por todas en el caso de los edificios comerciales”. (339) **Condit, Carl W.** The Chicago school of architecture : a history of commercial and public building in the Chicago area, 1875-1925. Chicago : University of Chicago, 1952, 1966. Pág. 22

<sup>328</sup> “En 1891, en la construcción del Monadnock Building, de Burnham y Root, se emplean muros de carga de un espesor de cuatro metros y medio en la base para sostener sus trece plantas”. (437) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág 717

<sup>329</sup> (335) **Mumford, Lewis.** The Contribution of the Machine. Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present. New York : Reinhold, 1952, 1956, Pág. 20

Chicago antes del incendio de 1871, en edificaciones en altura hacinadas y con una dramática congestión, las cuales no se pretendían dejar atrás, ya que lo verificado por la ciencia y la técnica fue usado más adelante para superar el caos de la congestión o para cambiar de modelo vigente, aumentando sus potencialidades en capacidad y volumetría, convirtiendo la ciudad en una reafirmación de la aglomeración y la afluencia.

L. Mumford expresa el hecho de que este edificio pionero en la ciudad de Chicago, tanto por su sistema constructivo en mampostería a la vista como por su altura que superaba por tres la alzada básica de las construcciones de la época, vendría a ser una forma eficiente de organizar el nuevo espacio que estaba surgiendo en la urbe, mas no era el ideal, pues estos nuevos procedimientos técnicos y arquitectónicos solo favorecerían el bienestar empresarial que, si bien es importante para el mantenimiento del sistema urbano, la lasitud de sus iniciativas hacia el bienestar comunitario y la euforia de sus intereses financieros serían utilizados para su provecho económico, mediante el uso de la congestión, para el hacinamiento de la población en sectores densos o en edificios de renta. Tales determinaciones vendrían acompañadas por la pérdida de los valores culturales de la ciudad como integrador del tejido social, por el desgaste de un contexto que no está adecuadamente planificado, coherentemente construido ni arquitectónicamente proporcionado al uso potencial del edificio densificado.

La ciudad norteamericana pasó a ser precursora de la tipología del inmueble en altura, en el cual convergen la flexibilidad del espacio, la economía de su realización y una apropiada funcionalidad, siendo visto

como la solución ideal al deficiente proceso urbano que aquejaba la ciudad norteamericana, lo cual no solo había sido enunciado por L. Mumford, sino también por un sinnúmero de historiadores y arquitectos que vieron en el rascacielos el verdadero desarrollo de la identidad nacional<sup>330</sup>. Ellos observaban la viabilidad de los aportes del edificio en altura y sus posibilidades en el progreso colectivo, pues no es solamente la ciudad de Chicago o New York las que poseían el monopolio de su elaboración, sino que existían variaciones formales o conceptuales en otras edificaciones de similares características en cuanto al diseño de espacios habitacionales y comerciales, la funcionalidad, la monumentalidad inherente a la nueva arquitectura y a los diversos servicios que eran necesarios para el progreso social ligado a la gran ciudad. Este nuevo tipo, según estos historiadores de la ciudad norteamericana, es referenciado sistemáticamente como valor social y eficiencia política, tal como lo refiere George H. Douglas en *Skyscrapers, A Social History of the Very Tall Building in America*:

No es un fenómeno de Nueva York solamente, o de Chicago, la ciudad donde el rascacielos moderno tuvo su nacimiento - el fenómeno del edificio alto de oficinas se ha extendido ampliamente en todo el país hacia las ciudades de tamaño aún modesto. Muy a menudo la proximidad de una pequeña metrópoli se revela a un viajero que se acerca a través de una vasta y desolada pradera por la presencia repentina y eruptiva de una sola torre de oficinas. [...] Este edificio puede no ser muy alto, sino que ni siquiera puede ser lo que se llamaría un rascacielos en Nueva York o Chicago, de alguna manera, es un símbolo de que esta comunidad una vez que lucha, su florecimiento ha llegado. Los estadounidenses son un pueblo de la ciudad, aunque los padres fundadores deseaban otra cosa, y los altos edificios de oficinas sirven como

---

<sup>330</sup> C. W. Condit, historiador de la escuela de Chicago, recoge las declaraciones de arquitectos extranjeros residentes en Estados Unidos que pudieran aportar definiciones adecuadas al momento cultural que estaban atravesando la vivienda y la arquitectura de ese momento, en este caso, las de Walter Behrendt, sobre la identidad en el edificio en altura y el papel social del arquitecto. “el arquitecto, como una personalidad artística, da un paso atrás en la comisión que le había entregado la sociedad. En un acto de abnegación, pone sus fuerzas individuales en servicio para las necesidades comunes, que surgen de la nueva evolución social. En esta actitud se manifiesta la verdad que la

construcción es un arte social. La consecuencia de esta concepción[...] es traer el edificio de nuevo en una relación orgánica razonable con el mundo social y económico actual, restableciendo así que la identidad indispensable entre el contenido y la forma de vida, que se pierde en las obras de los que han dado la espalda a su tiempo” (341) **Behrendt, Walter C.** *Modern Building*. New York : Harcourt, Brace & Co., 1937. Pág 120, tomado de (339) **Condit, Carl W.** *The Chicago school of architecture : a history of commercial and public building in the Chicago area, 1875-1925*. Chicago : University of Chicago, 1952, 1966. Pág. 69

reclamo de una ciudad a la respetabilidad urbana. Si hay un edificio de oficinas de altura, debe haber también un hotel o un albergue decente, como un restaurante digno de esa autoridad. El rascacielos es un estandarte de estilo, espíritu y prosperidad<sup>331</sup>.

Así, en la historia de los rascacielos de Chicago o New York, existe una mezcla entre la ficción y la realidad que se asienta en los medios escritos, históricos o periodísticos que ponderan el edificio alto como el resultado de la producción total del progreso estadounidense y lo que este implica para el beneficio común de la colectividad, capturando la esencialidad de ese nuevo medio urbano en el que el rascacielos debe estar dispuesto y ordenado por el constructor, el ingeniero o el promotor, y ser un producto directo de la vitalidad del medio ambiente del Oeste norteamericano, como parte de la iniciativa de los pioneros o los colonizadores que culturalmente se ajusta favorablemente al mito de la ciudad y su mixtificación. Detrás de ello, existía una serie de propuestas por parte de constructores y, en menor medida, de arquitectos formados

<sup>331</sup> (342). **Douglas, George H.** Skyscrapers : a social history of the very tall building in America. Jefferson, N.C. : McFarland & Co., 1996. Pág. 3

<sup>332</sup> El surgimiento de los profesionales en arquitectura en Estados Unidos, como en gran parte de Europa, se debe principalmente a los cambios en las estructuras económicas y a la transición en las mentalidades, de una revolución social que va de la dependencia institucional a una intelectualidad progresista. Pero en el contexto estadounidense el cambio es más dramático, debido a la velocidad de los cambios propuestos por las iniciativas particulares que modificaron el campo de la enseñanza y el ejercicio profesional, tal como se hace referencia en la evolución de la práctica del arquitecto en el texto Arquitecto historia de una profesión: “En la América del siglo XIX había pocos arquitectos bien preparados, y sólo un puñado de escuelas profesionales. Pero la cantidad de edificaciones en el período que siguió a la Guerra Civil fue tremenda. Los arquitectos americanos pensaban que una forma de mejorar la calidad de esta proliferación de estructuras era imponer pautas técnicas y artísticas más estrictas en la profesión. La École, unida a la tradición y estructurada jerárquicamente, parecía digna de imitación a los arquitectos que estaban asustados por la falta casi total de reglas en la industria constructora y la profesión arquitectónica americana. [...] La falta de organización profesional entre los arquitectos americanos en el siglo XIX correspondía a una mentalidad de *laissez faire* en otros aspectos de la vida: el gobierno, la competencia económica, la salud y la seguridad. La gente ambiciosa y lista sin educación

en el lugar, en las ciudades en crecimiento por la fuerza de las circunstancias, y por formación propia en el exterior<sup>332</sup>. Es importante especificar que el medio urbano estadounidense se conformó con grandes vacíos técnicos y académicos, y que la aparición de “escuelas” notables o de personalidades en el campo de las estructuras o el diseño se debe a la dinámica social del mismo medio en evolución, así como en el esfuerzo educativo de las propias universidades estadounidenses, las cuales, mediante publicaciones, exposiciones y conferencias, permitieron una corrección ideológica del edificio alto y de la urbe que lo produjo, haciendo énfasis en que la metrópoli y sus manifestaciones tangibles son un medio de habitabilidad favorable por la masiva producción de bienes materiales.

En un principio, el edificio Monadnock, como otros inmuebles en altura, no contaba con la aprobación de los medios, a pesar de formar parte de las expectativas de las autoridades, de los intereses creados y de la sociedad en general que causaron su construcción. El tema preferido de literatos, artistas y periodistas era la falta de estilo<sup>333</sup>, lo cual era objeto

formal encontraba trabajo con facilidad en las ciudades y los pueblos que crecían rápidamente. La mayoría de los arquitectos empezaban sus carreras como dibujantes abrumados de trabajo. Cuando habían adquirido unos conocimientos básicos sobre el dibujo, los materiales y la construcción, establecían sus propios estudios. A menudo, los ‘arquitectos’ eran constructores o contratistas que también diseñaban lo que construían.” (343). **Boyle, Bernard M.** Architectural practice in America, 1865-1965-ideal and reality. [aut. libro] Spiro Kostof. [trad.] Margarita Suárez Carreño. The Architect : chapters in the history of the profession. Madrid : Cátedra, D.L., 1976, 1984. Pág. 204 - 205

<sup>333</sup> En este caso, la discusión sobre el “estilo”, uno de los temas predominantes de la cultura social urbana en los Estados Unidos que, como se ha visto, era un tema recurrente de periodistas, literatos, arquitectos, etc. en la búsqueda de la representación ideal o de la forma que debía de poseer la edificación, sus recursos de fachada en los que se conciliaban los más disímiles intereses, pero en los que predominaban los beneficios financieros en la economía de proyecto. Esta búsqueda no se concentraba en los profesionales arquitectos o ingenieros provenientes de la inmigración, no se ve en los textos de arquitectura referencias extensas a estos expertos provenientes de Alemania o Inglaterra, pero sí se hace referencia extensiva a los autodidactas o a los pocos arquitectos capacitados como William Morris Hunt o Henry Hobson Richardson, sobre todo este último que ostentó una influencia notable en Chicago. En el texto *Story of Architecture in America* de T. E. Tallmadge, se recupera la imagen del arquitecto

de apasionadas explicaciones y críticas contradictorias, bien fuera en divulgaciones seriadas o en las especializadas, con respecto a sus verdaderos aportes, en tanto que se era consciente de su simbología ante la admirable pujanza mercantil y táctica de la ciudad. En ese contexto en constante transformación, era frecuente que se nublara la objetividad formal de los edificios y se ratificaba febrilmente su admirable respuesta al medio colectivo, que formaba parte de un positivismo adecuado a sus aspiraciones y a su ideología, un perfeccionamiento de la cultura económica estadounidense que, como modelo, es diferente al precedente europeo.

El edificio alto era visto por algunos periodistas y críticos como un hecho antisocial que, si bien demostraba un logro de la técnica, constituía un obstáculo para el desarrollo coherente de la ciudad. J. Merwood, en su artículo *Western Architecture: Regionalism and Race in the Inland Architect*, publicado en el texto *Chicago architecture: histories, revisions, alternatives*, señala la inconformidad ante la alianza ciudad-rascacielos, abordando en especial el caso del Monadnock en Chicago.

En el siglo XIX, los críticos de Europa y la costa este de América condenaron la arquitectura de Chicago como brutal, fea y sin cultura, con el argumento de que las nuevas formas desarrolladas allí (en particular los rascacielos con armazón de acero) fueron creados por las condiciones económicas y ambientales, más que por los esfuerzos creativos de los propios arquitectos. Por ejemplo, en una revisión de 1894 de la construcción de Chicago, el arquitecto francés Jacques Hermant escribió despectivamente sobre el edificio Monadnock de Burnham & Root que “ya no era el trabajo

oriundo del país y su importancia en la definición de la forma significativa: “La oportunidad de Richardson en cualquier tipo de concurso de arquitectura era insuperable. Aquí era uno de los dos únicos hombres en el país educado en las Bellas Artes, mientras que el resto de sus competidores eran casi todos autodidactas por completo. El primer curso de Arquitectura, el del Instituto de Tecnología de Massachusetts, no se abrió hasta 1866. Sumando a esta formación sin igual es que poseía genio nativo, una enorme capacidad para el trabajo duro y una voluntad para someterse a privaciones si era necesario. Por último, su éxito fue asegurado por el bajo nivel de trabajo que imperaba sobre él. Pero Richardson no aprovechó su conocimiento sobre las formas más fáciles. Toda su formación y práctica en París había sido en la arquitectura clásica.

de un artista responder a las necesidades particulares de inteligencia y de diseño en todas las posibles consecuencias. Es el trabajo de un emprendedor que, sin el más mínimo estudio, superpone 15 pisos estrictamente idénticos para hacer un bloque y se detiene cuando encuentra que el conjunto es lo suficientemente alto”<sup>334</sup>.

En este caso, la ciudad subordina al edificio en altura y este condicionaba y establecía patrones o normas de actuación transferidas culturalmente a partir del medio social dominante, que es la construcción de arquitectura comercial. De esta manera, la idea de ciudad densa y congestionada es tanto un modelo como una norma para la realización de inmuebles o zonas mercantiles viables financieramente, por las cuales se ordena y se valora la acción de urbanizar en términos de utilidad y economía, elaborando estructuras civiles adecuadas en forma y función que reafirman esta ideología de la maximización tanto a los promotores como a los clientes. Estas acciones, son difícilmente superables por otros sistemas tradicionales de producción que no poseen la capacidad de interpretar un medio ya condicionado a estos nuevos mecanismos, ya que, a pesar de lo negativa que puede resultar la propuesta especulativa de la ciudad industrial, esta identifica, investiga y aporta disciplinas flexibles que poseen la capacidad de evolucionar o desaparecer sin causar traumatismos a la ciudad. La realización del edificio en altura gestionado en Estados Unidos busca ganar espacio, luz y un ambiente favorable de manera positiva que repercutiera en una responsabilidad civil, en donde la urbe debía reducir sus expectativas de actuación de un espacio habitable o público que le resultase oneroso por otro más económico y eficiente, debido a los dramáticos cambios demográficos.

Como él dijo, él podría haber construido una hilera de edificios clásicos de Boston a Filadelfia si hubiera querido. La versión francesa contemporánea del estilo clásico habría resultado muy popular en los Estados Unidos, especialmente en Nueva York. Bloque a bloque de patéticos intentos en el uso de mansardas y detalles franceses abundaron de manera envilecida. Richardson podría haber hecho ese tipo de cosas correctamente con los ojos cerrados”. (344) **Tallmadge, Thomas E.** The Story of architecture in America. New York : W.W. Norton & Co, 1876, 1927, 1936. Pág. 171

<sup>334</sup> (320). **Merwood, Joanna.** Western architecture: regionalism and race in the Inland architect. [aut. libro] Charles Waldheim y Katerina Rüedi. Chicago architecture : histories, revisions, alternatives. Chicago : Univ. of Chicago Press, 2001, 2005. Pág. 4

De esta manera, los sistemas disponibles estaban enfocados en las metodologías de la congestión o, en su defecto, en la zonificación, ya fuera para la modificación de la altura de las edificaciones, sus actividades o el lugar donde se emplazaría, siendo su principal objetivo, además de la rentabilidad, no alterar significativamente el entorno ciudadano debido a los intereses creados, así como encontrar libertad de acción por medio de unos mecanismos que no afectaran el valor de las transacciones presentes y futuras. Para todo ello, se aplicó la congestión, antes que la zonificación, puesto que era el procedimiento más adecuado para que los promotores acomodaran personas en determinados espacios, reduciéndolos en su tamaño o multiplicándolos de acuerdo a las posibilidades técnicas, ya que las otras dimensiones de actuación como la altura, los aislamientos, la iluminación, la ventilación, el uso del suelo y la extensión de las intervenciones en la ciudad se verían afectados al momento de conciliar con la zonificación.

Durante el siglo XIX y parte del XX, prevalecieron las actividades determinadas a conseguir más altura en las edificaciones, más relevancia social y más confianza en los sistemas técnicos que hicieran posible la identificación de “un estilo”, expresión que se ha constituido en un recurso formal e ideológico de las sociedades que buscan orientación a su progreso que se presenta desarticulado con el pasado y con una potencial perspectiva futura. Estas series de reflexiones sobre “el estilo” que se han manejado en algunas partes de este texto, obedecen a una idea fija en los textos de arquitectura estadounidense, como una necesidad social y de los inversionistas que buscan instrumentalizar la cultura en ciernes y consolidar el negocio inmobiliario en las urbes de la unión, siendo utilizada para describir los objetos precisos y creativos, pero también para establecer un “orden colectivo”, una actitud generalizadora que englobaba todo lo relacionado con la vida, el arte, la educación, etc., y hasta, por supuesto, su injerencia en las edificaciones, tanto en lo que se refiere a en su diseño como a su elaboración y contexto, los cuales

aseguraban la correcta disposición de las definiciones generales de los elementos urbanos a lo más mínimos detalles de su uso diario.

Los arquitectos, los legisladores y las personas del común del siglo XIX se identificaban con el sentido práctico del término “estilo”, que era empleado como sinónimo de progreso general, debido a la afanosa búsqueda de una identidad ligada al origen democrático, a lo económico, a la riqueza de la nación y a la singularidad que encierra lo nuevo, la primicia de los hechos que produce el desarrollo insospechado, tal como ocurrió en esta nación prototípica de los procesos congestionados. Así, todos se sentían capacitados para emitir un juicio como los que realizaban los especialistas de la estética de las formas.

Todos estos procesos supusieron una abundante crítica desde la segunda mitad del siglo XIX, tanto legal como especializada. De tal forma, Louis Sullivan con sus *Características y tendencias de la arquitectura americana*, de 1885, y las *Reflexiones sobre la arquitectura*, escritas por Friedrich Baumann en 1889, han influenciado el contexto de Chicago en la búsqueda del “estilo”, así como en el escenario académico estadounidense. Lo que se desea lograr en este particular entorno de las urbes en crecimiento es la simbiosis entre la práctica artística y la acción constructiva *sui generis* de las técnicas, lo cual conducirá a un “método compositivo” en el que el conocimiento del oficio de construir edificios se impone sobre todo lo demás.

El Monadnock es el ejemplo de la evolución de este proceso sistemático, en tanto que, tal vez, Root como arquitecto, más que Burnham como empresario, no buscaba un “estilo” para el edificio, pero las condiciones dadas por la necesidad del entorno y la presión ejercida por las clases medias, favorecieron la búsqueda de nuevas metodologías para la creación de espacios masivos y rentables, que pudieran proveer un resultado adecuado y novedoso al proceso de ordenamiento constructivo y financiero que se requería en la época de los “estilos”<sup>335</sup>.

---

<sup>335</sup> Después del impacto de la desnudez del Edificio Monadnock, los demás arquitectos de Chicago, incluyendo a Burnham y Root, buscaron una conciliación con el ornamento y con los gustos imperantes en el medio social, tal como se refiere a ello en

American Building, donde se encuentra una referencia por las formas sobrecargadas en amplios salones para las clases adineradas de Chicago “En el esplendor prácticamente bárbaro de las salas tradicionales de los hoteles y el teatros, Sullivan utiliza el



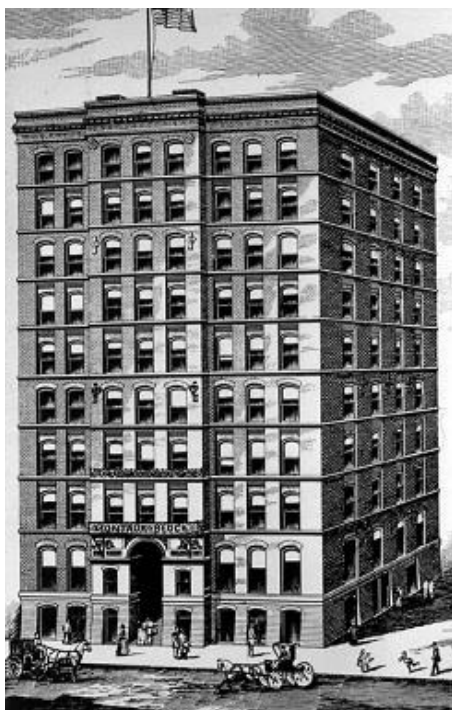


Fig. 231. Edificio Montauk, Chicago. Burnham & Root. 1882



Fig. 232. Edificio Montauk, en estructura de mampostería, demolido en 1902, de 1903 a 1965, el *First National Bank Building* ocupó el sitio. En 1965, este fue demolido para dar paso al *Chase Tower*.



Fig. 233. El Edificio Montauk 1882-1902 en Monroe Street, cerca de la esquina noroeste de Monroe y Dearborn. Fue el primer edificio comercial importante desarrollado por el estudio de arquitectura de Burnham & Root y, a 130 pies (10 pisos), es considerado por muchos como el primer "rascacielos".

La siguiente referencia al edificio *Montauk* (1882-1883) de Burnham y Root<sup>336</sup> (Fig. 231-233) es el antecedente especulativo más cercano al uso de los valores estéticos y técnicos para la realización y la afirmación de la vigencia del inmueble en altura, cuyos beneficios se aplicarían unos años más tarde en el *Monadnock*.

El edificio *Montauk* representó ideas innovadoras en casi todas las fases de la construcción de edificios, incluyendo protección

contra el fuego (una pequeña dependencia de la madera, y el primer uso de arcos de baldosas planas), pasillos en el esquema de oficinas, fontanería, calefacción y ventana de diseño. El edificio *Montauk* se convirtió en un éxito inmediato y un gran fabricante de dinero para Peter C. Brooks y Owen F. Aldis. [...] Burnham y Root pasaron a conquistar el estado del arte en los siguientes años, con otros dos proyectos para Aldis —The *Rookery* entre la calle La Salle y la calle Adams en 1888 y el edificio de *Monadnock* en 53 West Jackson Boulevard, erigido en 1891—. El *Rookery* era la estética, así como un triunfo técnico, con nuevos

ornamento, las texturas y una paleta de ricos colores que la clase alta de Chicago de 1887 encontró bien adaptada a sus necesidades". (295) **Fitch, James Marston**. *American building. 1, The historical forces that shaped it*. Boston : Houghton Mifflin ; Cambridge : Riverside press, 1947, 1966. Pág. 201

<sup>336</sup> Construido entre 1882 y 1883, de 10 pisos de altura. Fue demolido en 1902 para dar paso al First National Bank, vigente entre 1903 y 1964, de 18 pisos de altura. En 1965, este también fue demolido y remplazado por el First National Plaza, más adelante renombrado como Chase Tower de 60 pisos.

usos del vidrio y agradables interiores y exteriores, con detalles arquitectónicos que hacían del edificio una maravilla de la construcción moderna casi 100 años después de su construcción. El edificio de *Monadnock* de 16 pisos fue la estructura de pared de mampostería como soporte más alto jamás construido en Chicago, y sigue siendo una rica fuente de inspiración arquitectónica<sup>337</sup>.

El hecho de que ambos edificios estén contruidos con técnicas de mampostería<sup>338</sup>, identifica los procedimientos del trabajo artesanal tradicional de las primeras construcciones de las ciudades norteamericanas y de unas obligadas referencias de mano de obra centroeuropea que importaron los procesos de construcción desde el periodo colonial. Ahora, en las grandes construcciones de las ciudades y de sus edificios en altura, su elaboración recaía, mediante una técnica compleja que implicaba el uso de ladrillos dispuestos alrededor de una estructura metálica, procedimiento que vendría a ser una referencia usual en la construcción de inmuebles, tanto transitorios como permanentes, en el mercado del uso del suelo en las urbes y de su crecimiento vertiginoso. La mampostería se encuentra a la par del llamado *Balloon-frame* o la estructura global en madera de la casa típica de campos y ciudades. Ambos tipos de construcción tuvieron un uso muy extendido en Norteamérica, pero fueron considerados improcedentes a raíz del incendio de Chicago de 1871. En estos casos, se combinaron las construcciones de madera con mampostería, piedra o ladrillo, en la necesidad de construir edificaciones rápidamente, de carácter transitorio por la poca validez de la arquitectura como bien perdurable en las nuevas ciudades, no solo en lo referido a la

vivienda, sino también a la necesidad de obtener un edificio plurifuncional a bajo costo para el uso combinado de comercios, fábricas, oficinas, etc.

*American cities and technology* hace una referencia a los procedimientos técnicos empleados en los inmuebles históricos en Estados Unidos;

La construcción resistente al fuego tiene una historia que data de la antigüedad. Sin embargo, la solución “moderna” de la protección del metal con yeso, ladrillo, hormigón o terracota data del siglo XVIII. [...] Desde la década de 1860 en Francia, hubo numerosas patentes de diseño para bloques huecos de terracota, que podrían ser utilizados para proteger las vigas y los suelos. En los EE.UU., esta idea se extendió también a las columnas, para las que se sacaron numerosas patentes durante los años 1860 y 1870. La prevención de incendios es una preocupación importante en los nuevos edificios altos, no sólo por razones financieras (los propietarios tenían mucho más que perder), sino también por la dificultad de conseguir un edificio alto en el que se encuentren a salvo un gran número de ocupantes. En el *Home Insurance Building*, Jenney adopta lo que se convertiría en una práctica estándar para la placa del piso, en la que se utiliza ladrillos huecos de terracota, cada uno en la forma de una dovola, que luego fue cubierto con concreto [...]<sup>339</sup>.

Una solución intermedia en estos casos era, por lo general, construir no una casa o una bodega comercial, sino un inmueble con habitaciones y otros usos para renta, los *rear tenements* y las *double-deckers* (Fig. 234-235). Esto se adecuaba de mejor manera a las iniciativas agiotistas de los propietarios urbanos, y era un procedimiento favorable ante los lotes

<sup>337</sup> (342) **Douglas, George H.** Skyscrapers : a social history of the very tall building in America. Jefferson, N.C. : McFarland & Co., 1996. Pág. 18

<sup>338</sup> La mampostería era considerada un soporte que se revocaba con adornos y florituras o imitando formas del pasado, fue hasta las propuestas de H. H. Richardson que la disposición racional del material encontró una aceptación generalizada en las grandes ciudades con obras de gran valor simbólico y formal, como la Trinity Church en Boston entre 1873-77. “[...] otros pueden haber pensado en el tiempo perdido al drama inherente de construir en mampostería cuando esta es valerosamente simplificada,

pero fue Richardson quien demostró que se trataba de una forma de poner orden en el caos”. (304) **Andrews, Wayne.** Architecture, ambition, and Americans : a social history of American architecture. New York : The Free Press of Glencoe, Collier-Macmillan limited, 1947, 1964.

Pág. 159

<sup>339</sup> (300) **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág 110





Fig. 234. viviendas traseras (*Rear tenements*) en la ciudad de Chicago.

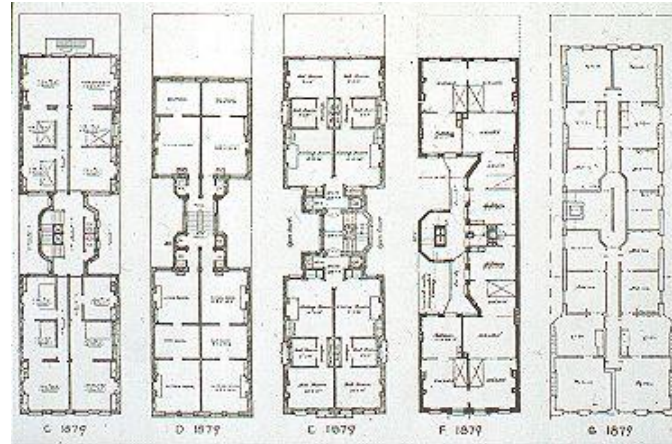


Fig. 235. Plantas y sus variaciones de los *tenements* o *double-deckers*.

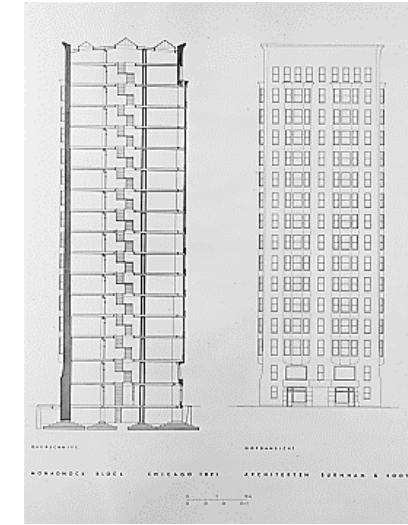


Fig. 236. Sección del Edificio. *Monadnock Building*, Chicago, Illinois (1884-1892), Burham y Root.

estrechos y profundos, propios de la estructuras urbanas en trazado de cuadrícula de las urbes fundadas apresuradamente en el Medio Oeste, en las que las manzanas y los solares se disponen de manera general, homogéneos y limitados espacialmente sobre vías de acceso, sin ninguna otra intensión urbanística, ya que estos sistemas se encontraban previamente ajustados a mecanismos de reproducción. Su principal característica es la poca capacidad total en superficie de los terrenos urbanos, lo cual condicionaba la construcción de cualquier inmueble, así como su iluminación y ventilación. Tales terrenos también resultaban onerosos debido al excesivo tránsito comercial que se presentó después del asentamiento y la organización definitiva de la ciudad, debido a la expectativa que alcanzaba la máxima posibilidad de rentabilidad, en tanto que las edificaciones trataban de superar técnicamente los seis pisos de altura, adecuando su contenido constructivo a la ausencia de decoraciones o de elementos adicionales.

De esta forma, la realización del edificio Monadnock (Fig.236) resume la anhelada tipología eficiente del edificio alto de oficinas, en el cual convergen la flexibilidad del espacio, la economía de su realización y la

apropiada distribución de las partes. Estas novedades espaciales eran vistas como la solución a las necesidades de espacios comerciales de Chicago, no solo por las expectativas materiales de los comisionistas y especuladores inmobiliarios, sino también por las previsiones normativas y las necesidades reales de la sociedad. Esta edificación es el resultado cultural en dimensiones ciclópeas de lo ya elaborado y comprobado desde hacía más de 50 años, a raíz de la colonización forzada de los nuevos núcleos urbanos, así como de las progresivas condiciones incorporadas a un nuevo proceso de gestión arquitectónica y urbanística en un país ahistoricista, donde se estaba creando una nueva comprensión de los hechos del pasado. De esta manera, la congestión se incorpora como la forma más adecuada de ordenar las edificaciones y de disponer la ciudad. Esta nueva dimensión, en tamaño y categoría sociocultural, en su adaptación y transformación de esa realidad urbana, como en una nueva selección de usos y funciones, facilitó el surgimiento del edificio alto de oficinas. El Monadnock fue el más alto y el de más volumen construido en el mundo durante este periodo, siendo visto como un logro técnico-comercial en las aspiraciones personales y colectivas de lo que se pensaba que podía llegar a ser un edificio.

La fascinación por las grandes dimensiones de los edificios de la época, así como por su organización, llevó a describir los poderes productivos de la técnica y sus transformaciones, un recurso connatural a la riqueza de la urbe norteamericana y que es ampliado por los medios de comunicación masivos:

Los ocupantes del edificio *Monadnock* no podrían intentar salir del edificio a un mismo tiempo, dice el diario *Chicago Tribune*. Ya que un matemático que no tenía nada más que hacer, el otro día, recopilando algunos datos con respecto a la estructura de la oficina más grande realizada hasta hoy día, reunió datos bastante sorprendentes: la primera vez que pensó en cómo los inquilinos del edificio podrían ser colocados rápidamente en la calle que está frente al edificio, comparó el número de ocupantes del inmueble con la población de varias ciudades de Illinois, los inquilinos del edificio, en número de 6.000, son más habitantes que la mayoría de estas poblaciones, sin embargo, ese es el número de personas que pasan la mayor parte de su vida en los dieciséis pisos del bloque *Monadnock*, son tantos, que si todos ellos pudieran tratar de llegar a las calles que rodean el edificio, al mismo tiempo, tendrían que estar unos encima de los otros<sup>340</sup> (Fig. 237-239).

Esta es una reflexión periodística que deja ver el asombro que despierta una edificación de esa envergadura, esto solo es posible por una capacidad espacial y una densidad poblacional inaudita para esta época, debido, en parte, a la adopción crítica de una forma arquitectónica que depende de la estructura en mampostería y a una toma de decisiones de carácter técnico y funcional en cuanto a servicios e instalaciones. El punto básico de este proceso, que se considera en su totalidad como un ordenamiento espacial ideal, ya sea por el edificio en sí mismo como por consolidar un estructura urbana en formación, es la manifestación de la Modernidad en sus primeras etapas, evidenciada en la producción eficiente, el apoyo abierto de la técnica, la sociedad sin complejos, la diferenciación acentuada de las formas y de la organización espacial del suelo urbano. En esta respuesta dirigente e independiente, tanto en la

proyección del edificio alto como en la consolidación del tejido urbano, es donde existe una libertad económica manifiesta, así como un perfeccionamiento en su realización material, evidenciado en la expresión final de la mampostería como sistema estético y constructivo, la presencia de la estructura en hierro, que aunque esta imbuida, se presenta a la vista en las escaleras interiores a cada lado del edificio, por la búsqueda de nuevos materiales estandarizados y el auge del ascensor como artilugio técnico.

El fenómeno de la realización de un gran edificio y su impacto e influencia en la historia de la arquitectura, comprueba la eficacia de los procedimientos formales y funcionales que consideramos normales y que, a la vez, son condiciones y propiedades congestionadas de la urbe del siglo XIX, calificadas ahora como confusas, circunstanciales y al margen de movimientos, enfoques y organizaciones claramente ideológicas y abstractas, como si fuera una anécdota de la historia general y de los procesos verdaderamente técnicos de la producción que modificarían la vida en las ciudades décadas más tarde. Estos procedimientos racionales y creativos los consideramos actuales en la Modernidad, más aún, desde la formación del pensamiento moderno, donde la cultura se unifica.

Así, el incremento de las alturas edificables en la urbe, con la realización de bloques o torres, repercute en la desarticulación de las costumbres del campo llano, del cual formaba parte la ciudad de los primeros colonizadores en contacto con la producción agrícola, así como en la ruptura y en la homogenización de las prácticas sociales dominantes. Ahora, los recursos son de origen industrial, lo cual forma parte de los logros científicos y es símbolo de la identidad de las nuevas categorías de habitación o residencia, al adecuar con rapidez y practicidad el espacio de las ciudades que emergen de manera natural, debido a la posición “democrática” del colectivo urbano, como el agente unificador de la nueva población urbana que es contraria a la profundidad social y a los valores

---

<sup>340</sup> (300) Ibid. Pág. 104-105



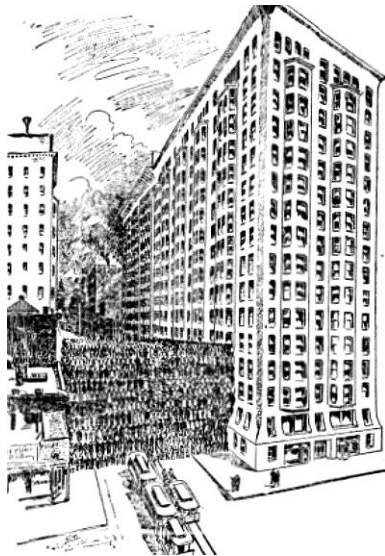


Fig. 237. El Edificio Monadnock, según lo retratado en la prensa semanal *Lake Geneva*, el 5 de marzo 1896. El texto de la ilustración expresa: “Los ocupantes del edificio *Monadnock* no deben tener la tentativa de salir del edificio a la vez o al mismo tiempo”.



Fig. 238. El edificio Monadnock norte es probablemente el edificio más alto jamás construido apoyado principalmente por paredes de ladrillo, el edificio sur se construye de la misma manera, pero es apoyado en su totalidad por una estructura de acero.



Fig. 239. El Monadnock fue diseñado de modo que pudiera operar como cuatro unidades separada de edificios de oficinas. Cada sección vale como cuatro lotes propios, cada sección tiene su propia de entrada, ascensores y el sistema de calefacción.

colectivos de la mayoría de las ciudades europeas. La ciudad norteamericana ya no pertenece a los esquemas subordinados de la condición histórica, como son los edificios jerárquicamente relevantes y el desgaste natural de los sistemas que imperan en la ciudad tradicional, en cuanto al espacio privado, el espacio público y el control de las condiciones de la densidad.

El edificio Monadnock remite a la importancia del concepto de organización racional y constructiva, que es el factor dominante en la escena urbana contemporánea, pues la congestión determina los aspectos más significativos de la condición urbana porque hace posible ideológicamente las nuevas propuestas que formarán parte de la cultura arquitectónica, la cual es la capacidad de albergar usos, actividades y personas al menor costo posibles y con las mayores utilidades económicas. El Monadnock no es un simple contenedor de actividades, sino el resultado

del trabajo y la independencia de las técnicas de las artes, así como un medio de transformación de la sociedad industrial moderna en el que, al momento de su realización, persiste la declinación del sistema ancestral-cotidiano a cambio de otro mecánico-productivo, un hecho consciente en el que los procesos apropiados de su construcción, la gran dimensión del edificio, la ausencia de ornamentación, la tecnificación de sus procedimientos, que antes eran considerados secundarios, ahora son cualidades de primer orden o formas artísticas.

## 2.10 Conclusiones del capítulo.

La congestión se convierte en un sistema de valores basado en la competitividad y la producción al que se llega mediante la desvalorización



y la obsolescencia progresiva del medio urbano. De igual forma, la colectividad ya no es un fin, sino un medio alrededor del sistema de magnitudes y dimensiones que construye la ciudad.

La población y sus necesidades son el común denominador en la realización de edificaciones o sectores urbanos que le dan continuidad a los procesos de composición de la estructura productiva, en tanto que una serie de expectativas culturales y sociológicas, de la participación de un orden técnico y científico, aumenta su capacidad de intervenir y ser partícipe de lo nuevo, pues la comunidad ahora forma parte de esos inesperados sistemas de valores que se han venido creando para el sostenimiento cíclico de la urbe.

Así, adecuar, construir y demoler se convierte en el procedimiento permanente de hacer ciudad, a medida que la población, en este caso estadounidense, se convierte en un factor decisivo, un migrante permanente dentro de la nación o dentro de las ciudades, ya que, por su flujo constante, sus estructuras se transmutan continuamente, de acuerdo con las necesidades del medio urbano y de sus capacidades lucrativas y administrativas. La sociedad lleva un impulso de consumo y producción, pero se aleja de los valores de la permanencia del lugar y de sus formas generales, como una de las consecuencias de establecer nuevos comportamientos por necesidades creadas y por el cambio en sus condiciones de vida, producto de la acción política e ideológica de la congestión.

Así, el cambio del sistema de valores<sup>341</sup>, que es el cambio de lo simbólico y lo cualitativo por lo racional y lo material, deben su cambio al estado general de la productividad y su competitividad, donde esta posee una intensidad especial en el contexto norteamericano. Tales valores han sido percibidos como negativos a lo largo de su historia, debido, en un primer momento, a que no se sabía cómo adoptar unos procedimientos de fabricación y de multiplicación de estas nuevas estructuras y edificaciones, en cuanto al proyecto de hacer ciudad y, en segundo lugar, a su mala aplicación, por estar orientados al aprovechamiento económico

de las deficiencias del sistema, ante la necesidad de proveer con rapidez vivienda, servicios e infraestructura a los entes urbanos, pero obviando la carga aún vigente de los contenidos históricos, sociales o culturales, y la reacción que esto produciría en la población. Este cambio, ideológicamente forzado, se convirtió en un sistema de oportunidad financiera y de funciones positivas, a medida que la colectividad se amoldó a las nuevas realidades de organización de la ciudad industrial, esto posibilitó un control racional de las operaciones, entre las que se incluye la congestión, la movilidad, la inserción de nuevas dinámicas sociales y la gestión del territorio, etc., pues la instrumentalización de estas rutinas creó un nuevo orden social, reflejado en la población en ascenso, en este caso, la clase trabajadora que se asimiló rápidamente a la clase media.

Las ciudades de los Estados Unidos poseen, tanto en sus características físicas como en sus hábitos o prácticas sociales, aparte de un olvido sistemático de su pasado y un cambio endémico de sus estructuras, condiciones apropiadas para la densidad, la aglomeración y la mezcla de actividades de sus medios urbanos. La principal característica de estos procedimientos de crecimiento demográfico es el estímulo económico y político como la potencial satisfacción de las aspiraciones individuales en riqueza y progreso, debido a esto persiste la congestión en sus ordenaciones territoriales y espaciales por la concentración inaudita de personas, lo que causa el aumento inusitado de las edificaciones y sus áreas residenciales, así como un auge constructivo por unas excepcionales condiciones técnicas permitidas por un modelo oficial que proporcionó libertad de actuación.

Desde las primeras épocas de la realización del medio físico norteamericano, casi todas las ciudades fueron creadas por intereses pecuniarios y especulativos que se caracterizaron por la fragilidad y la precariedad de sus estructuras. Usualmente, se cree que la consolidación del Estado nacional se corresponde con el fortalecimiento de la forma urbana, pero en Estados Unidos la claridad del poder político no tiene relación con

---

<sup>341</sup> (261) **Ballesteros, Jesús.** Postmodernidad : decadencia o resistencia. 2. Madrid : Tecnos, 1989, 2000. Pág. 14

las prácticas difusas del medio urbano, aunque en el fondo es una consecuencia de las prácticas constitucionales y una justificada validez de sus rutinas generales. Así, en la forma de sus edificaciones y de sus ciudades no existe ni una diversidad ni una complejidad, tampoco guías morfológicas, ni modelos claros de organizaciones tipológicas ni legislativas en las nuevas poblaciones.

Las acciones humanas se adecuaron en cuestión de décadas al nuevo territorio y al nuevo pensamiento económico, dando como resultado los florecientes conglomerados civiles del Medio Oeste. La congestión es el influjo creativo y logístico en la construcción permanente de estos escenarios ciudadanos. Así mismo, se trata de un término que aparece en el siglo XIX y engloba las espacialidades propias de la ciudad, que no se aplica a lo social, sino a una fenomenología general de la urbe, y asume, con distintos requisitos, el orden social de la producción y los nuevos parámetros territoriales para su expansión y su tecnificación.

La congestión no solo es posible en las nuevas condiciones sociales, sino que es inevitable, ya que depende del colectivo que es el protagonista del cambio. Así, a medida que se suceden los cambios en la ciudad, estas transformaciones surgen por una imperiosa necesidad de cambiar los modelos aplicados a la ciudad histórica o, en su defecto, a la urbe con un pasado reciente. Esto, a su vez, implica el cambio de las formas de trabajo y de las formas de residencia que inciden de manera desigual en el espacio de las urbes, en sus construcciones realizadas y en sus trazas proyectadas, pues las edificaciones efectuadas en altura, antes que se adecuara su tipología comercial o de oficinas a la residencial, estaban articuladas muy estrechamente con la adopción de actitudes y con las formas culturales de la cotidianidad del mundo artesanal o laboral.

De esta manera, el cambio de las formas de residencia de la población urbana pasa gran parte de su vida transformándose en el *downtown*, y se necesitan medios, en principio no adecuados para tratar los problemas de inversión sociocultural y para sobrellevar el sostenimiento a dicho sistema productivo, por ejemplo, mediante la aplicación de inventi-

vas de interacción social que permiten nuevas formas de espacio público, de igual manera, en las formas comunes o características que adquieren las viviendas en su artificialidad de ordenamiento en el tejido urbano, o los procedimientos que permitieron una drástica reorganización de la industria de la construcción que asintieran dar cabida a los múltiples fenómenos sociales y poblacionales que aflúan constantemente a la ciudad, mediante el cambio y la innovación desde la cimentación, la estructura, el cerramiento, los recursos técnicos y materiales disponibles, así como también a la configuración externa, la distribución interior, las redes de servicios, etc., los cuales todos, son sucedáneos de la congestión. De esta manera, la arquitectura se adecuaba a los sistemas vigentes de producción y a los cambios que se dan, en el terreno o en el predio, por medio de mecanismos de densificación y de elongación de las estructuras, gracias al mejoramiento de las técnicas constructivas y a su sistematización científica.

De igual manera, el damero básico de su trazado urbano se vería afectado, pero la urbe norteamericana, desde su fundación y rápida expansión, no ha modificado su perfil urbano ni ha fijado la ampliación de las vías urbanas, siendo este un sistema deficiente en la ciudad del capital financiero. Los lotes o predios urbanos se engloban y llegan a poseer amplias dimensiones, pero el paramento de la manzana sigue igual en las grandes y pequeñas poblaciones y capitales, a pesar de que los edificios incrementen su altura.

New York, desde su plan de extensión urbana en 1811, y Chicago, desde su fundación en 1837, poseen el mismo espacio entre manzanas, ya que las cuadrículas cerradas son portadoras del temor de los propietarios e inversionistas a perder sus terrenos por ampliaciones que puedan afectar sus intereses, así, el edificio crece en altura sobre el mismo perfil inmodificable y sobre el mismo espacio continuo. Por su parte, el trabajo, la vivienda y las nuevas actividades del individuo urbano son limitados por un urbanismo empírico y cerrado, el de la calle y la manzana, donde las avenidas son un pasillo de servicios, un corredor vial en el que se desecha la enseñanza de la experiencia histórica, porque prevalece el acceso a bienes y servicios de acuerdo a la exigencia de la producción

económica. Es así como las ocupaciones o las actividades en la ciudad se condicionan por medio de estructuras altas y congestionadas, y estas, a la vez, condicionan el espacio público y cualifican la elaboración de las estructuras, de acuerdo a la capacidad lucrativa de las vías o caminos. La experiencia conferida por el tejido de las urbes sirve para establecer relaciones coherentes y ordenadas entre los habitantes, pero la inflexibilidad de la nueva realidad urbana de las ciudades norteamericanas ha condicionado las posibilidades de maduración de las formas del espacio y las actividades laborales.

Todo esto se hace evidente en las referencias al Monadnock, pues la tipología del edificio se acomoda a la sociedad burócrata y a la iniciativa del particular, pues la cantidad de sus moradores supera de manera irreal la mayoría de las poblaciones de Illinois, debido a que se congestiona adecuadamente el lote urbano desde el punto de vista del inversionista e inadecuadamente desde el punto de vista del usuario y poblador de la ciudad. Esta concentración de la población, bajo aspectos comerciales o laborales, es una forma de dominio público expresada en formas privadas que también permiten vislumbrar el papel de la torre edificada como un poder urbano y constructivo que difiere simbólicamente de la torre como emblema eclesiástico o civil, pues prevalece la libertad de su ejecución y la viva interpretación del entorno que rodea al individuo moderno. La concentración también es una forma incompatible con la convivencia y la interrelación humana, en tanto que se admite otra realidad, la de estar subordinados a sistemas prefabricados de coexistencia, o la de estar encerrados en edificaciones que actúan como receptáculos que simplifican la existencia de los habitantes.

La realización del edificio alto va acompañada de una devaluación del entorno cultural de la ciudad tradicional que, en algunos casos, es una conquista de nuevos derechos y, en otros, una pérdida en la confección de compatibilidades urbanas, así como una acción premeditada en la adopción de una serie de ideologías que homogenicen la identidad, su comportamiento y su entorno.

Este choque entre lo nuevo y lo antiguo, los principales contenidos sociales y culturales del siglo XIX como la educación, el positivismo burgués y la técnica se ven superados por el surgimiento de situaciones que se consideraban secundarias, como son los numerosos procesos para su realización, ya sean estos el mejoramiento integral de la población, las iniciativas públicas, la toma de consciencia de la responsabilidad civil, entre otros, sentaron las bases de una continua evolución de dichos contenidos, que se suponía eran accesorios de los mecanismos de control, de unas unidades de acción o del objeto de trabajo con el que se concluye una forma determinante. Así, la construcción de un edificio como el Reichstag (parlamento alemán) de 1889, contemporáneo del Monadnock (1891), manifiesta los disímiles procedimientos empleados para llegar a opciones socialmente ventajosas en las que no existen formas condicionantes de la función, en tanto que un resultado “neutro” es un procedimiento significativo de la congestión.

El Reichstag hace uso de los órdenes clásicos que afectan la configuración formal del edificio, que es lo que, en última instancia, tiene importancia, ya que la asociación entre un lenguaje manifiesto y a un determinado estilo buscaba una totalidad, un significado consciente de lo que se consideraba arte en la existencia y hegemonía de ese lenguaje clásico que encierra una serie de certezas socioculturales y políticas. El Monadnock no posee lenguaje, ni mucho menos estilo, es una expresión crítica de un modelo arbitrario y árido en su momento, siendo una “referencia metodológica”<sup>342</sup> que no buscaba interactuar con la sociedad urbana, ya que el inmueble congestionado se orienta por la radicalidad formal, como un resultado de una búsqueda economía de medios y de una nueva organización funcional, ya que sus partes constitutivas empiezan a adquirir valor por su novedad y la autonomía, tanto figurativa como técnica, pues una se confunde con la otra. En algunos casos, los sistemas mecánicos llegan a ser tan importantes, que adquieren más protagonismo que la radicalidad de la forma. Aunque no se vean así, la estructura portante, la escalera y los ascensores son tan famosos como el mismo edificio.

---

<sup>342</sup> (331) **Ciucci, Giorgio, y otros.** La città americana. [trad.] Montserrat Alós y José Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili , 1973, 1975. Pág. 86

Las transformaciones, los métodos aplicados y los conocimientos generados por la experiencia en los edificios de altura que se empezaron a desarrollar a mediados del siglo XIX están ahora articulados a una nueva concepción del trabajo, y, por la persistencia de estas prácticas, que son tan importantes como el resultado final, se desprenden nuevas formas y una nueva concepción de ciudad. Con ello, el beneficio o la ganancia de estas operaciones, aparte de lo económico, es una serie de acciones continuas en el perfeccionamiento de las tecnologías, en el consenso de las edificaciones y en la concertación del desarrollo urbano, que son entendidos o percibidos como los que más se benefician de esa realidad y adoptan necesariamente la congestión, la saturación, la densificación o cualquier proceso que compacte las estructuras y aglomere en un pequeño espacio todas las actividades posibles.

De igual forma, las acciones sociales consagradas por las antiguas estructuras de poder ya no desempeñan un papel decisivo, pues la ciudad posindustrial cuenta con las condiciones suficientes para reafirmar que los recientes valores colectivos constituyen las verdaderas opciones del nuevo comienzo de la relación entre el espacio y la sociedad. De esta manera, la dimensión, la racionalidad y la velocidad de producción son admitidas con el argumento de construir con más altura y complejidad, suplantando aquellas edificaciones simbólicas, propias de “los estilos”. La comunidad urbana ya no es un objetivo sino un medio, y sus necesidades básicas son secundarias con respecto a los procesos técnicos que están decidiendo la vida en las ciudades. De igual manera, las transacciones económicas y la injerencia, cada vez mayor, de la política establecen prematuramente el resultado final de lo que serán la ciudad y sus áreas urbanas, y si estas deben ser adecuadas, renovadas o actualizadas. Esto también ocurre en las urbanizaciones residenciales que ahora crecen desaforadamente, y donde se da un rendimiento maximizado o una comprobada utilidad socio-espacial o financiera, ya que, en estos lugares, es donde se dan cita los proyectos que cumplen estas expectativas, en tanto que la saturación y el rebosamiento del ámbito artificial de la ciudad es una estrategia y una herramienta que analiza y modifica convenientemente las transformaciones en la ciudad, y que estas acciones

decisivas poseen el convencimiento político y administrativo del que se deduce que estas adaptaciones funcionales son las únicas maneras de solucionar el problema demográfico de la urbe.

Esta secuencia de procedimientos, usuales en las naciones donde converge el desarrollo de la colectividad y las pautas de producción, acercan más aún la ciudad a la Modernidad. Así, los procedimientos que se ejecutaron en la ciudad de Chicago obedecen a un relativismo histórico, ser de su tiempo, que es una manera de criticar las ciudades del pasado y la necesidad de forzar los cambios de una sociedad originalmente huidiza, inmigrantes con un profundo sentido de la crisis de sus contextos originales donde se niegan los cambios, por más traumáticos que ellos fueran. En Chicago, como ejemplo extremo de las nuevas condiciones de lo moderno, de la ilegalidad de la historia que rindió frutos sorprendentes, es donde se hizo necesaria la visión de planeamiento, no solo en la arquitectura y el urbanismo, sino de manera reiterada mediante instrumentos ideológicos que condicionan los vínculos económicos y las desigualdades entre las clases sociales, que son utilizados por los poderes locales para el surgimiento de la ciudad de las interdependencias y el control espacial, acciones proclives para el afianzamiento de la congestión.





## Capítulo 3 Formas de expresión – enfoques

### 3.1 Perspectivas críticas. La congestión en la ciudad liberal

El desarrollo de un nuevo modelo económico de validez universal es el objetivo de la ciudad liberal, siendo su finalidad alejarse de los términos que se han considerado habituales en la proyección involuntaria de la urbe tradicional, según la cual el conglomerado antiguo ha evitado, hasta cierto punto, los controles que suponen la construcción articulada entre los procesos urbanos y el espacio arquitectónico. La escisión que plantea la ciudad liberal es el cambio de las coyunturas del medio social por la planificación, siendo esto uno de los estímulos de la entrada en vigor de la congestión, así como un procedimiento y una disposición habitual de la metrópoli para justificar sus procesos edificatorios y sus dimensiones espaciales, tanto individuales como colectivas. Esta metodología de la concentración de actividades en un solo lugar ha orientado la realización de la arquitectura, como el conducto rutinario para la confección de la ciudad, que perduró desde el inicio de la urbe industrial hasta su cuestionamiento en la segunda mitad del siglo XX. Esto originó una particular disposición y una sistematización del edificio en la ciudad, aumentando progresivamente su tamaño, sus especificaciones y su vinculación interdisciplinaria.

L. Benevolo expresa que la ciudad liberal es un modelo de gestión, definición muy cercana a los intereses de la congestión.

“La ciudad liberal, que registra los cambios materiales producidos por el desarrollo económico —el crecimiento de la población, la redistribución de la población desde el campo hacia la ciudad, la mezcla de la industria con los barrios de vivienda, el comienzo de las nuevas instalaciones (instalaciones higiénicas, vías férreas,

etc.)—, pero sin un planteamiento de intervención pública adecuada para controlar estos hechos. En efecto, como línea de principio se critican los reglamentos tradicionales y se confía en la posibilidad de un nuevo equilibrio espontáneo producto de la libre combinación de las iniciativas parciales <sup>343</sup>.

Esto, a partir de la ciudad liberal, es decir, aquella que reúne procesos de intervención modernos ligados generalmente a la función en sus actuaciones, en los cuales no aparece necesariamente un estilo o unos modelos formales, ya que estos se van presentando a medida que se definen los términos generales de la actuación científica y el equilibrio financiero en los proyectos urbanos y arquitectónicos. Esto significa una “pérdida progresiva” para la ciudad, no solo de los valores tradicionales, sino de los métodos de aplicación instrumental de las formas materiales y conceptuales, ya que las representaciones que emergen, sean las nuevas formas artísticas, la aparición de edificios altos, las nuevas tipologías, etc., surgen a medida de los cambios en la gestión eficiente y el intercambio utilitario en la ciudad productiva, dando como resultado formas estandarizadas con ánimo de eficiencia y sin respuesta al contexto.

Este detrimento cultural, o la pérdida de la transcendencia, se repite constantemente, a medida que crece la urbe como una nueva unidad y en la aparición de nuevas colectividades con nuevas formas, orientándose como uno de los principales cuestionamientos teóricos en la arquitectura y en la sociología. Así, el surgimiento de las escuelas de sociología de Estados Unidos se da por las características específicas de la sociedad emergente e industrial que condicionó unas formas de ciudad y de residencia y, como tales, unas formas de estudio importantes en la descripción, el análisis y la revitalización del medio urbano, tal como lo especifica A.W. Gouldner en su obra *Crisis de la sociología occidental*.

“Después de la Primera Guerra Mundial, la sociología norteamericana se consolidó en la Universidad de Chicago, en un ambiente

<sup>343</sup> (253) **Benevolo, Leonardo.** *La città e l'architetto*. [trad.] Rosa Premat. Barcelona : Paidós, 1984, 1985. Pág. 28

metropolitano en el cual había prosperado el industrialismo y donde proliferaban problemas a los que se consideró peculiares de las “comunidades urbanas”<sup>344</sup>.

Los mínimos cambios en la estructura social y en las nuevas formas de comportamiento en las clases trabajadoras han hecho que surjan cambios drásticos en la estructura urbana y arquitectónica de la ciudad. Esto conlleva, más que una pérdida, un cambio en las relaciones centro-periferia, vivienda por unidad de habitación o en la relación siempre cambiante entre hombre y máquina, creándose así, debido a algunos de los procesos anteriormente mencionados, una fractura social que ha permanecido hasta hoy día, tal como lo refiere el texto *Crisis de la Sociedad Civil*.

[...] al no haber variado el sistema de relaciones laborales, la ciudad tal que ciudad no había perdido sus características, mientras que quienes se desenvolvían en ellas desplegaban la mayor parte de sus actividades sociales en las mismas y se mantenían las condiciones de la sociedad urbanizada. No obstante, desde un punto de vista sociopolítico, el hecho de desplazarse a otro lugar, aunque sólo fuera para dormir, suponía un cambio. La ciudad dejaba de ser el centro vital para convertirse en una localización económica. Con ello, las megalópolis, aún conservando su valor cuantitativo, habían estallado. <sup>345</sup>

De esta manera, el desarrollo de metodologías apropiadas para crear un hábitat responsable o la búsqueda de modelos urbanos y sociales que aseguraran entre sí una estrecha relación en términos de intercambio con la ciudad existente, configuran un nuevo orden ante la inoperancia y la improbabilidad de la autonomía de las ciencias y las artes a la hora de darle solución a la ciudad fragmentada. Esto ha permitido comprender y solucionar los problemas urbanos mediante la adopción de mecanismos como la congestión, que forman parte de un nuevo modelo espacial más afín a las organizaciones sociales y productivas de países donde

prolifera el cambio en las estructuras urbanas y en el uso del suelo y la extensión territorial.

Tales cambios en los procedimientos o en las técnicas que hacen ciudad contienen un ostensible progreso material, como parte de una racionalidad demostrable en lo económico y en lo físico, puesto que la inversión de los valores tradicionales a un sistema de intereses especulativos ha sido la principal motivación de la ciudad moderna para suplantar otras formas preestablecidas de gestión urbana. Así, el término “moderno” se convierte en una referencia ideológica fragmentaria, pues su respuesta al medio urbano es la desintegración social por intermedio de grupos de dominio y persuasión, cuyo resultado es la vuelta a estructuras y arquitecturas individualizadas de grandes proporciones en las que hay un retorno a la simbología y a las interpretaciones fijas, las cuales son el resultado de la imposibilidad de consenso de los productos racionales y su comprensión popular, así como de una definición invariable o más precisa del entorno y los objetos que moviliza. Esto, de igual manera, ocurre con la explicación de la congestión, ante su imposibilidad de converger de manera natural en la apropiación, por parte de la comunidad, tanto de los procedimientos utilizados en la elaboración de sus estructuras físicas que permiten la convivencia como de sus iniciativas urbanas de abarcar y condensar personas y actividades en un solo lugar. De tal forma, el único camino es hacer de la congestión una referencia ideológica a través del mito de la Modernidad, no como respuesta a la opresión del medio y su liberación, sino como sistema fraccionado y dubitativo ante los intereses creados.

En este caso, la irrupción de la congestión es una de las consecuencias de este detrimento de las transformaciones culturales y del vacío que va dejando la teoría arquitectónica moderna. Procedimiento que realiza operaciones objetivas, construyendo o planificando sin describir ni analizar a profundidad los fenómenos y circunstancias que dieron origen al proceso de formación de la ciudad.

<sup>344</sup> (222). **Gouldner, Alvin W.** The coming crisis of western sociology. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 27

<sup>345</sup> (345). **Rubinstein, Juan Carlos.** Crisis de la sociedad civil : neofeudalización y posfordismo. Madrid : Trama Editorial, 2000, 2002. Pág. 125

Es así como la ciudad y su historia pueden ser abordadas desde dos aspectos, el material, según el cual la ciudad es una unidad física que se planifica, se coordina y se gestiona a través de un lenguaje técnico; y el conceptual, caso en el que prevalecen las definiciones entre la percepción de lo que ha sido recreado por generaciones de manera positiva, y el conocimiento que se adquiere de esta experiencia. Las definiciones de estas dos nociones se identifican por ser exiguas y generales, así como por tratar de explicar las verdaderas causas y circunstancias del progreso de la urbe. En el caso de la congestión, esta pretende orientarse por la segunda posición, desde la cual la descripción detallada de los procesos conceptuales más significativos explica su realidad y su disposición en el ordenamiento y ejecución del medio ambiente construido. Si bien el término en cuestión aparece en los libros, documentos y referencias de una manera confusa e indeterminada, este no ha sido definido a cabalidad y, por lo tanto, para su analogía se utilizan palabras o expresiones similares que no son lo suficientemente claras o que camuflan otros sentidos que describen resumidamente una compleja situación.

En este caso, al indagar sobre la congestión como categoría en lo urbano, se haría referencia al carácter innovador, transformador y fortalecido de sus acciones en la ciudad, pero su referencia usual está al mismo nivel del caos urbano y a los contenidos que simbolizan el fracaso del planeamiento científico. Así mismo, para entender íntegramente el término en su impacto real, es importante diferenciar su papel estratégico en dos escalas: por un lado, la congestión en lo urbano hace referencia a las acciones de la población en entornos densos que están ligados a procesos, tanto a nivel perceptivo como constructivo, que han contri-

buido a un perfeccionamiento significativo en el desarrollo de estructuras y metodologías que han impactado la arquitectura, la ciudad y el medio social. Por otro lado, la congestión en lo metropolitano, como el pensamiento abierto y latente, es una visión global con acciones generales que solo identifica el espíritu masificado del territorio construido y la capacidad del mismo en asumir actividades múltiples, con una clara visión futurista. La ventaja de estas posiciones a escala intermedia y a gran escala es que una forma parte de la otra, pero, a medida que la ciudad crece, las virtudes de lo urbano van desapareciendo a favor de lo metropolitano. <sup>346</sup>

En la congestión, todas las virtudes de lo urbano están dirigidas a la reafirmación o a la realización de las fuerzas productivas que reflejan las condiciones del medio socio-político que las han originado y han revelado su potencialidad y su capacidad de acción por intermedio de su escala de intervención. La escala más favorable para la intervención de la congestión es la intermedia, pues esta aporta los resultados más afines al problema de la habitación y los servicios en el contexto de las áreas urbanas, ya que esta examina la significación política y científica de estas zonas intrametropolitanas, cuyas intervenciones a gran escala solo intuirían las relaciones y las potencialidades en zonas residenciales, comerciales e industriales esbozadas a grandes rasgos. En estos casos, persiste una diferencia tanto cuantitativa como cualitativa, ya que, por regla general, la eficiencia y la racionalidad de la congestión están relacionadas por la acción de garantizar una estructura que organice los nuevos procesos urbanos de servicios, infraestructura y vivienda social, en donde puede darse una reflexión y una comprobación de esas transformaciones.

---

<sup>346</sup> Lo que usualmente se entiende por lo metropolitano es un reforzamiento que se encuentra sobre una ciudad preexistente, en donde lo urbano a gran escala se sirve de las estructuras de base para ampliar su cobertura de especialización. En el texto Problemas de las áreas metropolitanas, se proyectan definiciones sobre el término enunciado. “Se hace la distinción entre los dos sentidos en que se usa la palabra metropolitano, es decir, ‘ciudad principal’, por una parte. y ‘ciudad más suburbios’, por otra, [...] la mayoría de las metrópolis no son nuevas como grandes ciudades, sino sólo como ciudades gigantescas. En relación con ello se presta atención a los factores cir-

cundantes. [...] es necesario reconocer que una comunidad metropolitana es heterogénea, y que origina concentraciones espaciales de personas, actividades e instituciones, en subunidades. [...] La ciudad central es una gran sub-zona. Incluso la ciudad central es igualmente heterogénea y está sujeta a la división geográfica para fines de estudio o de administración.” (346) **Metropolitan, Centennial Study and Training Programme on.** Problemas de las áreas metropolitanas. Ponencias presentados al Congreso sobre Problemas Metropolitanos, celebrado en Toronto, con ocasión del centenario de Canadá. [trad.] Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1969. Pág. 11-12

Esta intervención a escalas aparece en la Modernidad bajo un carácter científico que orienta una metodología fundamentada en el empleo sistemático de todas las herramientas disponibles para efectuar el proceso de planificación, cuyo objetivo es la orientación de una estrategia que esté al alcance del proyecto urbano y arquitectónico, sin que por ello medie una selección exhaustiva de sus fines porque lo importante es la productividad. Este síntoma del rendimiento que deben presentar las estructuras urbanas es persistente en la teoría y en la práctica arquitectónica, así sus resultados no sean producto de la preocupación de los moradores urbanos o provoquen rupturas significativas en el medio social. Estos fenómenos y circunstancias han emergido por disciplinas o normas que están enfocadas en la supresión de la sensibilidad y la responsabilidad del individuo, las cuales han afectado y han esbozado las artes y las ciencias en la ciudad moderna, así como cualquier conocimiento concreto que dé lugar a derechos y obligaciones entre las diversas formaciones civiles, culturales y administrativas en la ciudad. Es así como, cualesquiera que sean los resultados de las acciones urbanas producto de estos enfoques metodológicos o de un razonamiento estructurado en la utilidad y el beneficio, se asimilan o se dirigen a la densidad poblacional y constructiva o a la aglomeración urbana, pues este nuevo lenguaje o estos nuevos procesos de visibilización de la creación de la ciudad son definiciones que asimilamos con la idea de la congestión.

Como ejemplo de esto, encontramos la definición del fenómeno urbano planteada por M. Castells, en la cual se relacionan las diversas escalas de intervención:

[...] la acepción culturalista de urbanización se basa en un supuesto previo: la correspondencia entre un determinado tipo técnico de producción (definido esencialmente por la actividad industrial), un sistema de valores (el “modernismo”) y una forma particular de asentamiento espacial, la ciudad, cuyas característi-

cas decisivas son: la dimensión y la densidad. Dicha correspondencia dista mucho de ser evidente: basta con pensar en las grandes aglomeraciones pre-industriales... Algunos autores, coherentemente, niegan a dichas formas de asentamiento el nombre de “ciudad”, mostrando así la confusión entre la problemática “urbana” y una organización socio-cultural dada. <sup>347</sup>

Si estas palabras o conceptos se consideran afines a la congestión, es porque promueven condiciones similares a lo que se comprende como “crecimiento urbano”, una de las varias maneras de entender la transformación de la ciudad, tanto en su definición formal como en el proceso sociocultural que encierra la mutación de la urbe. La congestión, en cuanto a sus razonamientos y relaciones con el entorno de la ciudad y la Modernidad, no ha sido delimitada adecuadamente, ya que las acciones que expresa corresponden tanto a pequeñas modificaciones urbanas como a amplias consecuencias territoriales. Así mismo, los términos afines a la congestión, al igual que sucede con lo urbano y lo metropolitano, pretenden definir la reciprocidad de la ciudad con sus fenómenos sociales o acontecimientos más evidentes, como lo son la apropiación del espacio y la utilidad, así como la permanencia de la población en esas áreas. Por su parte, las explicaciones que puedan surgir de estas manifestaciones urbanas, básicamente, no están referenciadas a una ideología clara y contundente, lo cual dificulta la descripción y la disquisición de estos procesos que son estrategias para la búsqueda de beneficios políticos, de estímulo y dominación, y de su relación recíproca con la congestión.

Así mismo, cuando se realiza la reflexión sobre los hechos urbanos, mucho tiempo después de que estos hubieran acaecido, se tiene la sensación de que la ciudad nunca ha cambiado. Así, se contaminan sus presencias antiguas, debido a las acciones urbanas, drásticas y necesarias, que modifican la realidad social. Con ello, no se hace una evaluación en perspectiva de los acontecimientos y se pierde la posición de ventaja, en tanto que la memoria de la ciudad se disipa en las acciones que la

<sup>347</sup> (237). **Castells, Manuel.** La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 16

modificaron. Esta falta de retentiva o de presencia del pasado en las urbes corresponde, de alguna manera, a la descripción de las acciones técnicas y culturales que crearon la congestión, así como toda una serie de conceptos provenientes del siglo XIX que puede explicar la urbe en su evolución, ya sea por los diversos fenómenos que han sido reducidos a simples manifestaciones colectivas o por los dramáticos antecedentes que sirven para traducir la elaboración del espacio arquitectónico y de las formas que condicionaron las metrópolis.

La tendencia general de los problemas actuales en las ciudades es su introducción en la Modernidad, pues allí surge la ruptura física y conceptual del espacio cotidiano o ancestral que ha generado el fenómeno de la congestión, el cual, a su vez, ha determinado gran parte de la fisonomía actual de las grandes capitales. Esta condición cercana a la concentración humana o a la aglomeración de actividades, ejerce implicaciones directas en la expansión del tejido urbano, el aumento de los residentes, los fenómenos de la zonificación, la búsqueda de metodologías de análisis y la acción de normas y leyes urbanas. La ciudad, actualmente, tiende a convertirse en un ente ahistórico, debido a los problemas que acarrea el aumento de la población con respecto al espacio urbano disponible, con lo cual la imagen y la supervivencia de la calidad de vida de la ciudad está en juego, minimizando las implicaciones de la historia en el tejido urbano, remplazando las antiguas estructuras bajo el concepto de la congestión. Así, congestión es magnitud y magnitud es metrópolis.

En el texto *Metrópoli del futuro*, de LL. Rodwin y K. Lynch, se expresa esta consideración en términos complejos;

“El problema de la congestión depende en realidad de cuestiones de política urbana, y nos permitimos dudar de que exista alguna solución que no lesione más o menos la libertad de movimiento de algún sector, o bien que no implique una modificación esencial

de la ciudad. La distribución de densidades y la congestión urbana son dos cuestiones íntimamente ligadas, hasta el extremo de que, en el estado actual de la tecnología, o no podemos estudiar ninguna de las dos con independencia de la otra. La congestión crónica es una característica propia de las ciudades, y sospechamos que la tecnología ha servido precisamente para que la expansión urbana se hiciera conservando las máximas densidades, y por consiguiente el máximo grado de congestión. 348

El término “congestión en la ciudad” se asume generalmente de manera más negativa que positiva, esto debido a las críticas que se le hacen de manera reiterada, como sinónimo de especulación, como cambio de los valores de contenido en la arquitectura y como vulneración a la identidad de una ciudad. La tendencia o predisposición de la congestión es magnificar sus logros, glorificar el diseño, ampliar las posibilidades técnicas en la ciudad contemporánea y restar sus derrotas, porque, en este sistema, no existen respuestas únicas u homogéneas, ya que se pretende que sean adecuadas o contundentes cuando en realidad son múltiples y dependientes de numerosas variables. Estas respuestas a la ciudad metropolitana parten de la experiencia y de la experimentación, desde el conocimiento básico de la ciudad industrial a las más complejas manifestaciones de la ciudad aglomerada.

Esta búsqueda de soluciones mecánicas en la vida colectiva ha existido a partir de la evolución histórica de la ciudad, producto de la revolución agrícola de los siglos XVII y XVIII que dio paso a la Revolución industrial de los siglos XVIII y XIX. A partir de estos ciclos culturales, la urbe se fraccionó en un compendio de nuevos términos funcionales y experimentó una modificación sustancial de la sociedad, en tanto que esta ha ido accediendo escalonadamente a mejoras fundamentales en su nivel de vida, adquiriendo protagonismo y capacidad de decisión ante las problemáticas urbanas, y cuya definición más cercana corresponde a los términos referenciados a los “fenómenos urbanos” que explican la

---

<sup>348</sup> (347) **Rodwin, Lloyd.** The Future Metropolis. [trad.] Rafael Albisu. Barcelona : Seix Barral, 1960, 1967. pág. 90



expansión y el perfeccionamiento de la ciudad contemporánea. Es importante reconocer que esta historia no es igual en países subdesarrollados, ya que, si no hay una lógica en sus espacios de tiempo compatible con sus procesos urbanos de producción, es porque existe un desarrollo “superior” de la ciudad, en el cual existen grandes extensiones del tejido residencial sin una economía que lo respalde, pues no se han aplicado soluciones racionales porque aparecen circunstancias, conflictos o evoluciones que no estaban previstos y que han creado procesos contradictorios que impulsan, a pesar de todo y como única salida, el “desarrollo urbano”, sin tener un antecedente histórico pasado o reciente que lo respalde.

Dentro de esta fenomenología de la relación entre la crisis económica y la decadencia política, aparece la congestión, la cual, contradictoriamente, pretende abstraer o pragmatizar los desarrollos del habitante de las grandes urbes mediante construcciones de alta densidad o planes urbanos alejados de la realidad, ya que no cuentan con una evolución en sus mecanismos de administración y de producción ni poseen un impulso institucional previo. De esta manera, se dan las soluciones instantáneas que superan la crisis mediante ordenaciones coherentes, partiendo de la necesidad de acomodar a la población en el espacio urbano.

La relación entre el habitante y la ciudad se considera un hecho integrado en el que, supuestamente, no hay contradicciones: la ciudad es para el hombre, así como el hombre es para la ciudad. La urbe es el reflejo directo de quien la habita, y en esto no ha habido objeción, pues el modelo de ciudad contemporáneo que se aplica es suficiente para explicar la excepcionalidad de sus virtudes y de sus defectos. De esta manera, se supone que ya no hace falta una teoría de la arquitectura o del urbanismo para facilitar la comprensión del organismo urbano, pero la realidad es bien distinta, y se hace necesario encontrar los conceptos y los procesos que evolucionaron desde la formación industrial de la ciudad, ya que las transformaciones de los principios básicos que orientaban la ciudad tradicional cambiaron, así como la forma de hacerla y gestionarla de acuerdo con el contexto, en tanto que los componentes

de la organización constructiva y espacial cambiaron radicalmente, porque, en cierta medida, los procesos técnicos y científicos dominaron la escena formal de la metrópoli.

La congestión es un proceso evolutivo y a la vez un componente de la ordenación del territorio. El término oscila entre la transformación y la organización, y nos habla de un proceso superlativo y relevante de las sociedades urbanizadas y civilizadas de Occidente; es, ante todo, un hecho que, tarde o temprano, hace su aparición para influir en las determinaciones que tomará el colectivo urbano, el cual, por su misma naturaleza de saturar de contenidos el espacio urbano o arquitectónico, forma parte también de un proceso creativo.

La congestión es un método que tiene la capacidad de atender un uso y darle una configuración y una distribución, como puede ser la tipología, pues su lineamiento básico, que es colmar el espacio y las estructuras, retoma constantemente los modelos arquitectónicos y urbanísticos de la producción, como las fábricas, las estaciones ferroviarias, las oficinas, etc., sistemas definidos por la ciudad industrial. Haciendo la salvedad de que la congestión, al contrario de la tipología, no es clasificable ni obedece a formas de implantación urbana ni a formas de distribución arquitectónica, debido a que la congestión es la propiedad de saturar el espacio estando presente en las categorías arquitectónicas e influenciándolas en los términos para configurar el espacio o en la aplicación de términos científicos que permiten el desarrollo de una obra, más no siendo decisiva como una disciplina de diseño o construcción. La congestión es concluyente en la ciudad moderna y en los procesos de organización social del espacio, en cuanto a la división del suelo, la urbanización, la vivienda y el espacio público, entre otros. Ninguna ciudad es igual a otra, pero todas son similares en estos aspectos y presentan grados de congestión que son diversos y análogos.

### **3.2 La congestión, una realidad en la vida de la ciudad industrial**

La congestión es la saturación de las condiciones, de las normas y de las formas que afectan a la colectividad urbana, lo cual se logra, en una primera instancia, por medio de la arquitectura, después y de manera sistemática, los mecanismos de control social empiezan a condicionar al individuo, porque esa respuesta de la congestión a la comunidad es necesariamente “deficiente” por efectos de la misma naturaleza productiva de la urbe.

La vida en la ciudad de la congestión es la creación, por parte de la sociedad, de bienes y valores asociados a cambios extremos y a la afluencia de formas sociales, espaciales y culturales, en tanto que la principal cualidad de este sistema de creación que autorregula el crecimiento y el desarrollo de los sectores urbanos, así como es colmar y envilecer los procedimientos de acción y convivencia en la urbe. Las actividades, tanto comerciales como culturales, están asociadas a los cambios de las nuevas prácticas y los nuevos mecanismos de organización que, por lo general, están fundamentados en un cambio social, en el cambio de una cultura urbana o en el desarrollo de la sociedad civil que sirve de base al cambio productivo o industrial, los cuales son los permitidos por los medios que ostentan el poder, ya que la transición económica y social de la Revolución industrial <sup>349</sup> se vio sometida a las transformaciones físicas de los particulares de manera intensiva, lo cual modificó el rol de las acciones públicas, que es el que define el proceso de la congestión.

---

<sup>349</sup> La transición de los procedimientos del trabajo artesanal a la producción industrial obedece a una lógica formal que tiene un componente objetivo, los procesos tangibles de la producción, y un contenido aleatorio en las relaciones sociales que permiten esas transformaciones. En el texto el Moderno sistema mundial, se hace referencia a que la evolución industrial precedió a las revoluciones sociales, y no al contrario, dentro de esa lógica formal de las transiciones de un sistema que deriva en otro. “Una revolución social no puede transformar el ‘ritmo de las fuerzas productivas; únicamente puede hacer posible tal transformación’. No fue la revolución social, sino la industrial que permitió la transición de una inclusión formal del trabajo a una real, y esta revolución

Los principios de la Revolución industrial se modifican a medida que crecieron la demanda global de bienes y los inconvenientes que surgieron con la población urbana y su dificultad de acceso a servicios y al trabajo. Estas necesidades siguen siendo admitidas hasta que surge el cambio tecnológico que es proclive a la congestión y que se considera necesario para suplir definitivamente las limitaciones reales en lo concerniente a una modificación de los hábitos de residencia, del comportamiento social en todas sus vertientes y a una transformación de las costumbres de los pobladores que ahora se encuentra dominados por las “prácticas urbanas” fundamentadas en productos y procesos sociales de la ciudad del capital. Sin embargo, es necesario expresar que esta tendencia de generar un cambio urgente en las insuficiencias de la población urbana se encuentra condicionada por la congestión, que busca utilizar las necesidades básicas para expandir las oportunidades especulativas del tejido urbano, siendo ideológicamente opuesta a la conciliación con las vertientes históricas de la urbe, así como con los posibles intercambios formales y espaciales que puedan originarse entre la naturaleza en su manifestación cultural y las capacidades de la producción.

Que la historia y la naturaleza sean rechazadas antes que utilizadas en el empleo sistemático de la congestión en la ciudad moderna, se considera una estrategia de actuación que solo es conveniente si estos sistemas y sus procesos, como elementos de diseño arquitectónico y urbano, ofrecen una buena oportunidad para dar continuidad a los procedimientos de urbanización. Esta fundamentación ideológica proveniente de la racionalidad moderna <sup>350</sup> no está exenta de contradicciones, ya que no

industrial fue “claramente posterior a la revolución social”. (348), **Wallerstein, Immanuel M.** The modern world-system. [trad.] Pilar López Máñez, Jesús Albores Antonio Resines. Madrid : Siglo Veintiuno, 1989, 1998. Pág. 63

<sup>350</sup> “Las condiciones socioculturales específicas en las que madura la moderna gramática de la racionalidad son: el debilitamiento de las culturas tradicionales; el declinar del carácter indiscutible de sus valores; el correspondiente aumento de visibilidad de las reglas que hasta entonces habían permanecido en gran parte inadvertidas; el surgimiento de las ciudades y el urbanismo; el surgimiento de nuevas clases sociales, la decadencia de las viejas elites establecidas y la intensificación de las luchas entre unas y otras; el incremento de los viajes, y el progreso de los modos de transporte y de comunicación, que llevó a una creciente confrontación entre diferentes culturas y entre

se puede exceptuar la vinculación de la congestión con el hábitat y la naturaleza, donde pueden existir relaciones directas entre ambos escenarios y, al mismo tiempo, negar la pertinencia de estos ordenamientos por no adecuarse al esfuerzo de planificación de la ciudad moderna. En este caso, el fenómeno de la congestión corresponde con el permanente y continuado crecimiento urbano y de sus estructuras de funcionamiento, las cuales necesitan del medio ambiente o del paisaje natural para organizarse y constituir un medio más viable, estratégicamente fundamentado en lo humano, con el fin de promover el crecimiento de la ciudad.

En este caso, la Revolución industrial es un término cuya definición no está limitada, pues los límites de su percepción se pueden ampliar hasta hoy día. De igual manera ocurre con el fenómeno de la congestión, que se convierte en receptor de la experiencia de la ciudad industrial. De esta manera, el término “revolución” se refiere a un cambio inmediato, nuevo, sin que se recurra necesariamente al pasado, e “industrial” hace referencia a un conjunto de procesos de transformación, no solo de materias, sino de las dimensiones tradicionales de la sociedad y sus medios de producción. Así mismo, la congestión se adapta a las definiciones anteriormente descritas por fundirse conceptual y físicamente con las nuevas perspectivas del desarrollo urbano que es producto del crecimiento general, sustancial y progresivo, es decir, la congestión forma parte de la revolución en los nuevos conceptos para el cambio del entorno social y la organización de lo racional, lo funcional y lo acumulativo de lo urbano, los cuales traen consigo, no solo el término “industrial”, sino también “producción” y “población”.

---

sus poseedores. Todo esto hace más visibles y más problemáticas las viejas reglas, antaño inadvertidas, de acuerdo con las cuales vivían habitualmente las personas”. (248) **Gouldner, Alvin Ward**. *The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology*. [trad.] Néstor A Míguez. Madrid : Alianza Editorial, 1976, 1978. Pág. 79

<sup>352</sup>Las categorías se encuentran plasmadas y definidas en la Carta de Atenas, como una clara intención de establecer jerarquías o niveles de eficacia técnica por medio de la

Este periodo de progreso revolucionario, con todas sus deficiencias funcionales y sociales, produjo, en el tiempo y las circunstancias, un permanente afianzamiento entre los individuos y los medios que hicieron posible el trabajo y la vivienda. Así, las actividades que resultaron de la ampliación del entorno de las ciudades, así como de las diferenciaciones que actúan en el tejido urbano, sean estas físicas o conceptuales, se convirtieron en las nuevas categorías de ciudad <sup>352</sup> que, al entrar en escena, se encuentran en constante divergencia y perfeccionamiento. Entre las cualidades de estos ordenamientos de la nueva ciudad del capital, que son a la vez procedimientos instrumentales, se halla la congestión, la cual actúa como la interpretación flexible de las dimensiones y relaciones que son necesarias para adecuar principalmente la habitación de la población, así como del uso intencional del aprovechamiento de esta necesidad y de otros sistemas coyunturales a esta, y que permiten construir metodologías de intervención para el ajuste exacto y sistemático de los mecanismos que hacen posible la realización de las unidades de residencia en la ciudad u otros medios funcionales.

La congestión, como forma de razonamiento, lleva en su interior la consigna de depender de los procesos que suceden al interior de la arquitectura y la ciudad, ya que estos medios, a pesar de dirigir sus esfuerzos a la producción, se debaten entre el arte y la técnica, por ser el resultado final de las condiciones sociales y de la apropiación de los valores materiales e inmateriales que se encuentran o se producen en un lugar. Dichos conocimientos se definen ahora como “urbanos”, lo cual es una referencia general a un determinado tipo de pensamiento sobre la forma de la ciudad, el cual se adquiere a medida que avanza el proceso formativo de la colectividad que va adquiriendo un mayor grado de precisión, debido al análisis complejo de la experiencia de estos fenómenos y sus

racionalización de la ciudad: “[...] a través de categorías fundamentales, las funciones fijadas por la Declaración de Atenas (habitar, circular, recrearse, trabajar, como si fueran categorías naturales), a las cuales deben dar respuesta los equipamientos colectivos”. (494). **Murard, François Fourquet. Lion**. *Les équipements du pouvoir. Villes, territoires et équipements collectifs*. [trad.] Alberto Szpunberg. Barcelona : Gustavo Gili, 1973, 1978. Pág. 116

circunstancias. Entre los resultados logrados en realizaciones y formas funcionales o de servicios comunes, sobresalen los aspectos relacionados con la habitabilidad, en los que se encuentran avances significativos en técnicas, tecnologías y ciencias sociales, respaldados por un aumento acelerado de la población urbana y, con ello, nuevas variables públicas ante los problemas derivados del trabajo, la alimentación y la vivienda; así como en los nuevos aportes de la comunidad al arte y la historia.

El proceso productivo entre el medio urbano y los procesos financieros poseen coherencia dinamismo y autonomía, a pesar de la condición incierta de los mercados, ya que la evolución de la economía favorece las estructuras espaciales en su proyección conceptual y metodológica, por depender de un equilibrio diligente entre los recursos, la configuración del espacio y los medios técnicos y tecnológicos, como lo hacen de manera habitual las industrias donde existe división y especialización del trabajo para el procesamiento, mejoramiento y transformación de la manufacturas. Así, la proyección y la construcción de áreas urbanas o edificaciones siempre se encontrará de manera fraccionada y renovada, pues la concepción espacial se ve favorecida por la eliminación de barreras impuestas por el mismo medio sociocultural que ya no actúa de manera unificada, sino que se diversifica de acuerdo a las funciones del medio, sin importar las condiciones propicias o no de los mercados financieros que favorecen su multiplicación y su proyección. Respecto a esto, se debe hacer la salvedad de que a nivel humano no se cuenta con esta correspondencia, lo que se debe, en gran parte, a las desarticuladas

relaciones entre los diversos sistemas que conforman la ciudad, los cuales no incluyen de manera habitual el bienestar individual entre sus fines, en tanto que el elemento psicosocial de la comunidad residente, si no posee una respuesta positiva o simbiótica ante la producción, es catalogada como inútil, ineficaz o improductiva, pero nunca “parásita”. 353

De esta manera, es forzoso abandonar sus viejas prácticas de autonomía o de asociación para convertirse en un sistema lucrativo o especulativo que está acostumbrado a usufructuar el medio social, así este no aporte nada, de acuerdo con el concepto de rendimiento en las ciudades del urbanismo industrializado. De esta manera, se fijan categorías sociales al espacio urbano por su capacidad adquisitiva o remunerativa, a la superación económica, no importando el método dispuesto, y a la innovación en las formas o en los procesos que a bien disponga el individuo o la corporación. De igual manera, corresponde a la duración de los procesos laborales, al tipo de trabajo y a la formación del individuo, la cual se manifiesta en múltiples formas de organización social y espacial. Estas complejas relaciones o condiciones colectivas en la urbe forman parte de las relaciones tecno-económicas que mutaron progresivamente en la sociedad y en sus necesidades, desde las básicas hasta las ficticias. Estas circunstancias del cambio estructural de la sociedad, que sirven como base, disposición y representación de la congestión, son: la articulación espacial vertical ligada a los medios de producción, y el notable crecimiento urbano causado por el ascenso científico-industrial. 354

---

<sup>353</sup> El término se usa generalmente en los organismos que se ven expuestos a prácticas alimentarias, de reproducción y de movilidad, así como de otras formas similares de supervivencia entre seres que se apoyan en otros como medio de vida. De esta manera, se traslada esta condición orgánica a los medios urbanos para explicar dicho fenómeno de dependencia. Ejemplos del parasitismo en los medios urbanos y sus políticas serían casi todas las prácticas de renta, transacción y construcción en la ciudad, por la facilidad con que condicionan el medio. Según el texto *Ganancias y rentas urbanas* “la renta del suelo no es la que modela a la ciudad capitalista; devuelve al capital la imagen de su propio movimiento de valorización y de su desarrollo desigual, imponiendo a cada capital particular las leyes del capital en su conjunto. Al mismo tiempo, bajo la forma de mercado del suelo e inmobiliario aparecerán para los usuarios y para las colectividades públicas las “leyes de bronce” de la competencia de los capitales para tener

acceso al suelo urbano; de ahí la tradición, que se remonta a las corrientes reformistas y socialdemócratas de finales del siglo XIX, de los discursos que denuncian el parasitismo de la ‘especulación’ del suelo, pero ignora por completo la relación esencial entre el capital y la renta”. (349). **Topalov, Christian.** *Le profit, l'argent et la ville, éléments de théorie.* (Ganancias y renta urbanas : elementos teóricos). [trad.] Fabio Enrique Velázquez Carrillo. Madrid : Siglo XXI, 1984. Pág. 13

<sup>354</sup> En la ciudad se ha creado una subordinación hacia los procedimientos urbanos, en donde se configura una situación de dependencia entre los sistemas que intervienen su montaje, sobre todo en aquellos donde se emplaza la máxima eficiencia y su vinculación con la construcción vertical; “la región metropolitana parece ser la consecuencia mecánica de la evolución técnica, De hecho, el proceso es más complicado, pues “la

Las formas de cambio anteriormente señaladas constituyen una condición necesaria para el surgimiento de una serie de acciones que se identifican con la diligencia de la sociedad y la cultura de lo eficiente. La congestión se incorpora a estas formas de dominio sin problema porque forma parte de la misma naturaleza fraccionada y discontinua, lo cual la sitúa como parte de la ideología funcionalista, agiotista y dependiente, al no ser capaz de sostener un análisis histórico objetivo, ya que su propósito en la actual cultura urbana es hacer posible el mantenimiento de la “cultura de masas”. Esta situación extrema se debe a la presencia de la plusvalía, del capital en circulación y de las formas espaciales dependientes de estas fuerzas exteriores, un sistema que se encuentra en todas las ciudades del globo, así como al colapso de las iniciativas del crecimiento de un orden cultural integral en la arquitectura comparado con el resultado de la evolución real de la sociedad. Con esto, estas acciones y pensamientos son un proceso múltiple que, si bien simplifica los recursos conceptuales y las prácticas formales al momento de proponer edificaciones comerciales o construcciones residenciales, aumenta de manera desproporcionada las relaciones de interdependencia y dominio entre producción y sociedad, así como los mecanismos que hacen posible su puesta en práctica.

La congestión es el resultado final de un proceso que ha simplificado los acontecimientos y los legados del conocimiento moderno que comienza proponiendo o emprendiendo una serie de formas y actividades de carácter socioeconómico que evolucionan hasta agotarse, ya sea ralentizándose o girando sobre sí mismas. Este agotamiento se encuentra en la mayoría de las acciones que se identifican con el desconocimiento de la experiencia histórica, o en la mayor parte de las propuestas que se han justificado ideológicamente para explicar el funcionamiento del método de uso y práctica de organización formal y funcional de la ciu-

---

técnica" no es en absoluto un simple factor, sino un elemento del conjunto de las fuerzas productivas, las cuales son, ante todo, una relación social que comportan, por tanto, también un modo cultural de utilización de los medios de trabajo. Esta conexión entre

dad, cuya intención es el negocio, las actividades lucrativas o la especulación a través del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

### 3.3 La congestión, la adopción de un modelo

Para clarificar el concepto “congestión”, y para citar un ejemplo, nos remitiremos a una serie de definiciones adecuadas al proceso cultural que se desea estudiar. Entre las primeras definiciones estaría la adopción del término como definición de los valores y la naturaleza de la ciudad. Así, “ciudad cogestionada” es una definición usual para describir la estrechez del espacio público y privado disponible, la densidad poblacional y la saturación de usos y actividades de las áreas urbanas que han sido intervenidas y las que no. El procedimiento consiste en abarcar la ciudad mediante lecturas que resumen su situación, a partir de una serie de definiciones ilustrativas como la irregularidad, el despilfarro o la disfuncionalidad que se dirigen a valoraciones físicas de la urbe, así como los ambientes urbanos o naturales que se asocian a la proyección o a la construcción de la ciudad.

La cultura urbanística moderna pretende frenar la expansión de las ciudades mediante procedimientos contradictorios, ya que se aspira a reducir el hacinamiento y a descongestionar las edificaciones mediante la elaboración de nuevas unidades de vivienda más altas sobre terrenos más costosos, concentrando o densificando las áreas disponibles y, a la vez, tratando de conservar el espacio libre y las áreas verdes. De igual manera, la producción urbana, en la nueva ciudad, se levanta sobre la antigua urbe, sobreimposición que corresponde a los procedimientos de densificación mediante las operaciones conferidas por la congestión,

espacio y tecnología es, pues, el lazo material más inmediato de una profunda articulación existente entre el conjunto de una determinada estructura social y esta nueva forma urbana (237). **Castells, Manuel.** La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 31.



entre otros factores que inciden en la viabilidad de conservar o actualizar los terrenos sobre los que ha puesto su atención el capital financiero. Cualquiera de estas acciones lleva a la adopción de instrumentos de planeamiento, ya que cada nueva acción que se realice en la ciudad pretende reorganizar la sociedad y su espacio en crecimiento continuo, como también sucede paralelamente a su capacidad adquisitiva, con los recursos disponibles del medio demográfico y económico, no solo en la capacidad de acción de sus habitantes o el número de ellos que interviene en estos procesos, sino también por la extensión significativa de un sinnúmero de instrucciones que son necesarias para alivianar la problemática urbana.

El fin de la congestión es la rentabilidad del medio urbano, tanto físico como ideológico. Así mismo, esta cuenta con una serie de acciones cuyo propósito es densificar y expandir el espacio de las edificaciones y el de los sectores que componen el territorio urbano. Su éxito radica en que estos procedimientos no pierdan su capacidad de gestión y, sea cual sea la política o el procedimiento de urbanización, mantenga sus capacidades productivas o que no desaproveche sus facultades de proveer de acciones congestivas al tejido citadino. Así, la primera opción ha sido descongestionar las áreas urbanas y, por su déficit, dotarlas de más viviendas; la segunda, crear nuevas áreas residenciales y proveerlas de sistemas técnicos eficientes; y la tercera, el reciclaje de los sectores deteriorados o la adecuación del perímetro existente para convertirlos en zonas atractivas ante la expansión económica.

Uno de los instrumentos utilizados por la ciudad-congestión es la creación de nuevas formas territoriales como los solares urbanos adecuados

a las nuevas condiciones formales en donde prevalece la novedad espacial en altura, densidad y técnica, los cuales, a su vez, están asociados a un comportamiento social diferente que es configurado por las personas nacidas en el seno de la ciudad postindustrial. La población de las urbes asume con normalidad el emplazamiento crítico de la urbanización y el valor pedagógico de los procedimientos de intervención, ya sean gestiones sobre el terreno u operaciones constructivas que han sido reconocidas y concedidas por la importancia que poseen en la sociedad del capital y hacia el trámite de las edificaciones como un objetivo prioritario del planeamiento. Estas novedosas condiciones se deben a que la ciudad es un producto visible de la importancia de la renovación constante del nivel cultural que ha alcanzado lo edificado en las urbes, ya sea por el dominio de las fuerzas que se escapaban de su control o por la naturaleza o la irracionalidad a las que ha avasallado con la eficiencia y la riqueza. El sistema de dominio en el que germina la proyectación y la construcción, como una forma de conocimiento, es el edificio en bloque o el rascacielos, cuya forma primigenia, producto de la congestión, sería el edificio de oficinas, nombre dado a la evolución simbólica de la torre.

Los primeros contenidos objetivos en la ciudad postindustrial son las grandes edificaciones que presentan dos características fundamentales, la cultura y la dominación. De esta manera se define lo que unos han llamado “arquitectura de la civilización”<sup>355</sup> o “arquitectura del rascacielos”, las cuales se convirtieron en referencias reconocidas de la Modernidad desde que aparecieron esbozadas por L. Sullivan en 1896. El título de su reflexión ontológica rezaba *El edificio alto de oficinas considerado artísticamente*, en este texto describía la solución metodológica y la expectativa estética de un arte superior a pesar de su significancia

---

<sup>355</sup> La ciudad del siglo XIX se encontraba en un inesperado aumento de su crecimiento físico, esto creó unas singulares relaciones entre la arquitectura y la cultura, mediante la elaboración de objetos arquitectónicos que poseían una visión determinista de la nueva realidad urbana. Esto se tradujo a través de un nuevo contenido social y representativo a través de las formas de ocupación. El texto *La flor y el cristal* identifica en parte esta tendencia. “La arquitectura constituye, por una parte, una fuerza ordenadora de la realidad social e individual. Ella es un artefacto, un instrumento de manipulación de la realidad. Pero, al mismo tiempo, la arquitectura visualiza, esta realidad

de la cultura y la dominación, la muestra como representación espacial, la pone de manifiesto como valor simbólico. Ambos aspectos son complementarios, y definen aquella dimensión artística por la cual la arquitectura se convierte, más allá de lo constructivo o lo tectónico, en el símbolo de una civilización y en memoria histórica. (350). **Subirats, Eduardo.** *La flor y el cristal : ensayos sobre arte y arquitectura modernos.* Barcelona : Anthropos, 1986. Pág. 112

comercial, en tanto que lo nuevo y lo adecuado es el reto que se impone a la realidad de un ambiente congestionado y opresivo. Según sus propias palabras: “la evolución e integración de las condiciones sociales y su especial agrupamiento, cuyo resultado será la demanda de construcción de grandes edificios de oficinas”<sup>356</sup>.

Esta unificación de la sociedad con el edificio-torre (Fig. 240-243) es, ante todo, una complejidad sociocultural sin precedentes que se da debido a la acumulación de un sinnúmero de factores negativos propios de la gestación de la urbe del siglo XIX como la densidad, la aglomeración, la concentración y la congestión, entre otros, y que ahora son considerados como positivos entre la población, pues sus modos de actividad y de producción, así como sus costumbres y las nuevas concepciones técnicas y simbólicas, representan una nueva cultura que acepta contradictoriamente lo que le afecta sensiblemente en su vida urbana <sup>357</sup>.

La mayoría de los instrumentos científicos necesarios para la edificación presentaban una inesperada capacidad de transformación que cada vez cubrían más el ámbito de lo urbano y la organización de esa nueva realidad. En esta primera época, la evolución de las formas estructurales y productivas llevó a un aprendizaje acelerado de estos mecanismos y a una adaptación de la colectividad hacia estas formas que se hicieron culturales durante el avance de la industria de la construcción a mediados del siglo XIX, cuando se da la primera conjunción entre comunidad y estrategia, la cual es capaz de cambiar sus condiciones de vida y establecer unas nuevas situaciones a través de la creación de nuevas estructuras, las cuales han permitido articular con adaptabilidad y normalidad, después de un largo desarrollo, las actividades de urbanización entre

sociedad y producción. Este desarrollo de las nuevas operaciones edificatorias, tanto el inmueble en altura como las nuevas áreas en expansión, tienen las características de la rentabilidad y la celeridad en su elaboración, las cuales son propias de la ciudad en continua expansión y, a la vez, en constante concentración, lo cual facilita la acción de una primera congestión, pues la sociedad exige espacios apropiados ante el perfeccionamiento sostenido de las acciones y su proyección debido al crecimiento de las funciones comerciales y al aumento de la población, lo cual se traduce en el edificio-torre.

Para Sullivan, el edificio alto es un problema de diseño que debe contar con un criterio compositivo en el nuevo tejido urbano, mas no es una problemática de la sociedad civil o doméstica, ya que es el sistema productivo el que ha condicionado su forma, la cual ha evolucionado sistemáticamente adquiriendo un estatus mítico como representante y hacedora del progreso material y catalizador de la sociedad libre. Así, la constitución de libertades, expresión máxima del comercio y de la industria, es la que promueve los nuevos signos que orientan ideológicamente a la nueva colectividad, no siendo, en este caso, una novedad, pues es la piedra angular de la nueva nación que ha estado enraizada en la convicción jurídica norteamericana desde la misma institucionalización del territorio que, en ese momento, se convertía en un imperio global debido a su progreso sostenible. De esta manera, las acciones en el territorio estadounidense no eran un modelo discutible, a pesar de sus claras deficiencias ambientales y culturales.

Nos encontramos ante dos conceptos de la conquista del territorio y la elaboración de la ciudad, uno físico y otro espiritual. El primero corresponde a la igualdad de las condiciones sociales de la población por la

<sup>356</sup> (351). **Freixa, Mireia**. Las Vanguardias del siglo XIX. Barcelona : Gustavo Gili, 1982. Pág. 120

<sup>357</sup> La referencia directa a los rascacielos en las ciudades desde su aparición son las reseñas simbólicas de su masa vertical, su capacidad funcional, la creación de un nuevo tipo, etc. que en palabras de M. Castells, esto lleva a una referencia ideológica de la producción y la reproducción del sistema que lo creó. “La carga simbólica propia a las formas espaciales, no en función de su lugar en la estructura urbana, sino de su

inserción en la historia cultural de las formas (por ejemplo. Los rascacielos son la combinación a un tiempo de la simbólica que les es atribuida por las prácticas ideológicas mediatizadas por el espacio, y de la simbólica que reciben de la coyuntura cultural donde se encuentran (arte, diseño, tecnología, materiales, etc.).” (237). **Castells, Manuel**. La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 260



Fig. 240. El Home Club en Nueva York, 1906



Fig. 241. Edificio Verona en la ciudad de New York, 1907



Fig. 242. Edificio Capitol en la ciudad de New York, 1911



Fig. 243. Edificio de apartamentos Fifth Avenue en construcción, New York, 26 de abril de 1911.

fuerza de los acontecimientos, debido a su “especial agrupamiento”, por los que la población migrante llega desde diversos puntos de la nación y confluyen en la ciudad que se configura como el lugar de las expectativas o el destino final. El segundo es que, de acuerdo con ese momento histórico, el pionero y después el colono abrían nuevas fronteras <sup>358</sup>, impulsados tanto por la concesión de tierras públicas como por lo insistentemente expresado por predicadores, periodistas, legisladores, etc.: ser parte del llamado “destino manifiesto” de la nación.

El agrupamiento sin expectativas de la sociedad emergente de las grandes ciudades norteamericanas establece relaciones y expectativas ho-

mogéneas, como parte de un principio de acuerdo entre las partes, dividiendo las diversas fuerzas laborales de acuerdo con las expectativas comerciales que surgen en el proceso de la consolidación urbana que estaba apareciendo en las primeras aglomeraciones, producto de las iniciales ocupaciones del terreno urbano. Estos comerciantes-arquitectos recién surgidos son los que hacen la ciudad de esta época, entre estos se encuentran William Warren Boyington, Henry Ives Cobb, Herbert Hugh Riddle, William Holabird, D. Burnham y L. Sullivan, entre muchos otros. Estos arquitectos eran migrantes llegados a Chicago después del incendio de 1871 <sup>359</sup> quienes, con otros diversos grupos de promotores, comerciantes, ingenieros, etc., lograban participar del boom económico de las ciudades situadas en el Medio Oeste. Así, las múltiples

<sup>358</sup> “En 1845 el editor John Louis O’Sullivan le puso rótulo a este presuntuoso espíritu de expansión. ‘Nuestro destino manifiesto es extender el continente que nos fue asignado por la Providencia para el libre desenvolvimiento de nuestros millones que se multiplican cada año’, escribió. En el mejor de los casos, este sonado concepto de ‘destino manifiesto’ ofrecía una justificación moral para la expansión estadounidense”. (358). **Tindall, George Brown y Shi, David E.** America: a narrative history.

[trad.] Teresa Niño. Santafé de Bogotá : Tercer Mundo Editores, 1995. Vol. 1. Pág. 343-344

<sup>359</sup> Quien describe de la siguiente manera, en su Autobiografía, su llegada después del incendio de 1871: “El tren se acercaba a la ciudad; entró a la ciudad; se abrió camino a través de millas de casuchas entristecedoras y grisáceas. Llegó a su estación terminal que era un cobertizo abierto. Louis recorrió la plataforma, se detuvo, miró hacia la

fuerzas de trabajo que conforman la ciudad norteamericana tienen como principio sus propios objetivos, y no la ciudad, y están esperanzados en su rápida evolución personal en términos económicos y sociales, los cuales sujetarían cualquier decisión que se tomara con respecto a la realización de la urbe a la transitoriedad o fugacidad de todos sus procesos de ejecución, así como a la constante novedad de las acciones y a la conceptualización acelerada de lo que estaban viviendo y viendo, mediante la organización y lectura económica del espacio, en donde no existirían clases sociales de por medio ni condicionamientos culturales que les uniera o tuvieran como finalidad el conformar un nuevo medio social urbano, solo asociaciones económicas, étnicas, culturales o políticas.

En este caso, su resultado es excepcional, ya que la ciudad de Chicago, después del incendio de 1871, que se concentró en el área central de negocios, renació con la misma facilidad con la que había sido creada, debido a la intrascendencia de las construcciones, o al poco valor que se le asumía a los inmuebles urbanos en la recién creada estructura urbana que condensaba tanto los escasos logros sociales, como un perfeccionamiento científico y metodológico en novedad de las acciones especulativas, económicas y técnicas sobre la nada. Esta descripción de ánimo reivindicativo forma parte de las referencias literarias o periodísticas que describen el lugar de sus industrias, de su impulso ciudadano y de las obras que llenan sus calles, lo cual es igual a ser modernizada<sup>360</sup>, pues implica la presencia de las diferencias y las oposiciones entre lo antiguo y lo reciente, como también de la disociación entre el campo y la ciudad, o la nueva producción social sin un pasado relevante que determinen sus estructuras. En este caso, las particulares y anónimas

---

ciudad, con ruinas en torno suyo; volvió la vista al cielo; y como quien está solo, golpeó el suelo con el pie, levantó la mano y exclamó con voz plena: ¡HE AQUÍ EL LUGAR PARA MÍ!” (336) **Sullivan, Louis H.** The autobiography of an idea. [trad.] Luis de Cabrera. Buenos Aires : Infinito, 1924, 1961. Pág. 140.

<sup>360</sup> (352). **Wrigley, E A.** People, cities and wealth. The transformation of traditional society. [trad.] Enrique Gavilán. Barcelona : Crítica, 1987, 1992. Pág. 73

<sup>361</sup> “¡Chicago! una inmensa trama de calles sucias ruidosas. Un tráfico pesado cruzando en todas las direcciones al mismo tiempo, produciendo, de un modo u otro. un

circunstancias históricas de Chicago y New York permitirán la construcción de grandes edificios sobre la importancia del paradigma de la individualidad, la conveniencia y la democracia.

Una reflexión sobre esta dualidad entre el beneficio y la cultura, entre la racionalidad y la historia, o entre la sociedad civil y del Estado, es propia de la ciudad estadounidense, donde lo moderno se convierte en expresión de la voluntad popular, en tanto que la sociedad se adscribe al tecnicismo, al positivismo y a todo aquello que racionalice la vida de las personas que viven en la ciudad. Esta crítica a todo, se expresa en la llegada de F. LL. Wright a Chicago hacia 1887, quien medita con ojo avizor sobre la importancia de la arquitectura como símbolo de la ciudad. En este caso, Wright presenta la imagen consciente que ya muchos tienen de la urbe<sup>361</sup>, impactante tanto para moradores como para foráneos que ya habían escuchado de su fama. Wright habla sobre la expectativa que despiertan sus edificaciones y las dicotomías académicas del estilo ligado a las impresiones sensoriales, así como baremo de la multiplicidad de aspectos que poseen las edificaciones o del asombro que suscita sus dimensiones. Especialmente, indica la presencia del Pullman Building<sup>362</sup> (Fig. 244-246) del arquitecto Solon Spencer Beman, de estilo neorrománico en su exterior, una masa considerable de ladrillo rojo y piedra que recubría una estructura en hierro, siendo un exponente de la primera escuela de Chicago que recurre a novedosos procedimientos técnicos de fabricación, calefacción o circulaciones verticales, pero recubiertos de imagerías historicistas. Obviamente no era el único edificio al que se refiere, ya que en sus escritos se encuentran constantemente referenciada la presencia de las edificaciones de Chicago y las relaciones sensoriales, espaciales o materiales que él intuye en su aproximación a ellos o en su convivencia fortuita.

ruido torrencial. Aquella parrilla era algo estúpido: flujos enfrentados de caballos, carretones y tranvías rechinando en las vías, mezclándose con los de seres humanos en aparente confusión.” (220). **Wright, Frank Lloyd.** An autobiography. [trad.] José Avendaño. 2. Madrid : El Croquis Editorial, 1932, 2004. Pág. 91-92

<sup>362</sup> Wright habla de manera reiterada del Pullman Building como un edificio “famoso”, una referencia de la ciudad de Chicago. Ibid. Pág. 92, 102, 318, 429





Fig. 244. El Edificio Pullman en la esquina SO de la Avenida Michigan y Adams del arquitecto Solon Spencer Beaman, Chicago. 1893



Fig. 245. Interior del Edificio Pullman, 1884.

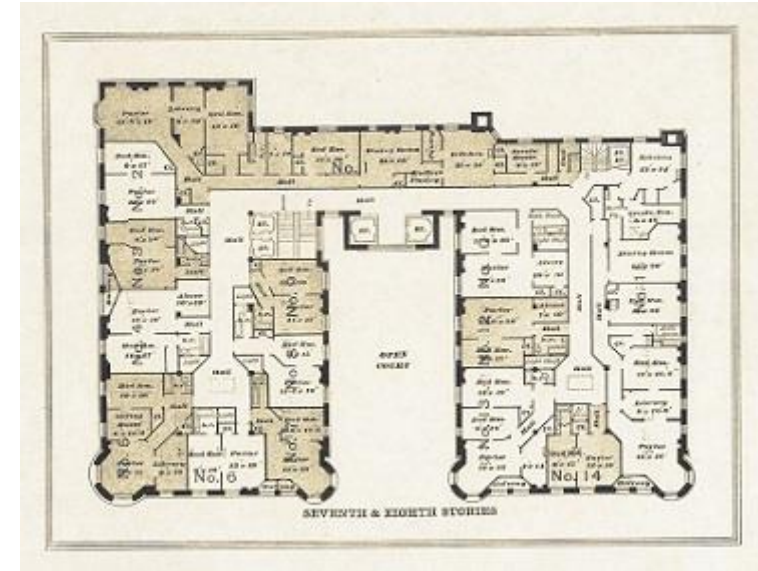


Fig. 246. El Edificio Pullman, séptima y octava planta

En su autobiografía, Wright escribe;

¡La arquitectura de Chicago! ¿Qué era? No el Edificio de la Exposición, un exuberante cobertizo amarillo abovedado frente al lago. No; no las masas de edificios a lo largo de las calles. Todos los edificios amontonados eran iguales, industrialmente variados pero sin variedad. Todos con el mismo pensamiento, o adoleciendo de él ¿Eran todas las ciudades americanas iguales a ésta, tan casual, tan monótona en su brutalidad, escandalosos atentados a la variedad? Todas monstruosas y compitiendo de igual manera por lo mismo, ¿para llamar la atención? ¿Otra competencia insensata que nunca se ganará? 363

Wright, por sentimiento o por conveniencia, denuncia el estado de la ciudad industrial, o en este caso la ciudad de Chicago, pero los intereses

de los arquitectos, en el resto de la nación, eran diferentes, pues les preocupaba el edificio en altura y su relación directa con los usos y con la función, tanto en su imagen exterior como interior, y la evolución del mismo en la ciudad, pero no dándole la importancia que le otorgaba Wright. Un texto que reafirma esta concepción del edificio en altura la encontramos en *American Architectural Masterpieces*, un texto que identifica las obras más importantes del contexto norteamericano en 1927 y donde persiste la representación y la dualidad entre la forma del pasado y la función del presente, donde la ciudad en crisis no aparece, solo el arquitecto que proyecta el edificio como símbolo de la ciudad, haciendo referencia a la generación del pasado, a Louis Sullivan y Frank Lloyd Wright, así como a otros arquitectos que en su momento “intentaron fundar un sistema moderno”. 364

<sup>363</sup> Ibid. Pág. 93

<sup>364</sup> (376) **Mumford, Lewis.** Preface American architecture of the twentieth century. [aut. libro] George E Thomas, Michael J Lewis y Edward Warren Hoak. American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in

the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey Church ; American architecture of the twentieth century edited by Oliver Regan. New York : Princeton Architectural Press, 1929, 1992. Pág. 233



Nuestro estilo moderno surge, creo, de cara a los problemas de la función. El desarrollo de la arquitectura a través del siglo XIX fue lento y fallido, debido a que frecuentemente se interpone entre la función y su expresión un conjunto relacionado de normas y cánones —ya sean los cinco órdenes, la simetría, la preferencia por las formas de piedra al estilo antiguo, y así sucesivamente—. Si por fin estamos avanzando hacia un diseño más coherente, es porque con la complicación mecánica de un edificio moderno, la función se convierte en apremiante e indispensable, creando un respeto hacia ella, de modo que, aunque a veces puede dificultar el diseño del arquitecto cuando los medios económicos disponibles son ajustados, esto también “le impide dedicarse a las imitaciones y adaptaciones estériles”. Un edificio moderno debe ser al menos adecuado mecánicamente, y por una paradoja, este hecho ha ayudado en lugar de obstaculizar al arquitecto en la creación de formas nuevas.<sup>365</sup>

De esta manera, la supervivencia y, posteriormente, la prevalencia del edificio sobre la ciudad se encuentran asociadas al “edificio de oficinas”, donde se proporciona una serie de articulaciones necesarias para las prácticas técnicas que se impusieron por la necesidad de dar respaldo y cobertura a las nuevas condiciones funcionales y de ocupación del espacio, de acuerdo con las jerarquías urbanas que no eran otras que la importancia que el edificio le otorgaba al suelo y al valor económico que se derivaba de esta acción y que había surgido a partir de las experiencias mercantiles.

Sin estos sistemas económicos y mecánicos proyectuales que experimentan su eficiencia en los recientes inmuebles construidos en la ciudad del siglo XIX, así como a partir las políticas de utilidad, calidad y economía ligadas a la producción industrial, no hubiera sido posible la supervivencia del edificio-torre ni del proceso de gestión, la calidad de los materiales empleados y los sistemas tecnológicos ya utilizados en otras áreas de la fabricación de insumos, los cuales contribuyeron a transformar de manera estructural y funcional la noción de vida y trabajo, tanto

en las construcciones edilicias como en la ciudad en su conjunto, cuyo común denominador es la adaptación a las presiones inmobiliarias por espacios habitacionales y comerciales, una de las condiciones de la congestión, tanto de los medios financieros como de los sociales.

Los diarios como el *Chicago Tribune* daban cuenta de los logros emprendidos por la sociedad civil que, de manera insólita, se había apropiado de las técnicas, así como del conjunto de las soluciones funcionales, que eran necesarias para la elaboración de las edificaciones, fueran casas o edificios en altura recién. El común denominador era que todos estos pequeños o grandes adelantos eran del dominio de los particulares, manejados tanto por neófitos como por investigadores que, entre la ciencia y la cultura, configuraban el edificio alto como una exaltación de la voluntad y del cientifismo que ahondaba en las características básicas de los grupos poblacionales y de las fenomenologías sociales del llamado progreso personal. Así mismo, estos procedimientos técnicos de uso habitual establecieron la hegemonía de congestionar los sistemas disponibles para la explotación tácita de los inmuebles, como en la afirmación de la naturaleza innovadora de la colectividad urbana. Como ejemplo está la construcción del edificio Pullman en 1885, durante la cual estas pautas de acción popular sobre el uso significativo de las propiedades de la técnica y su utilización extensiva en la elaboración de novedosas edificaciones se dan en los detalles sobre la participación de diversas empresas especializadas en el ramo de la construcción y suministros que nacen como parte del fenómeno del edificio en altura y que representan un papel significativo en la configuración, construcción y equipamiento de las obras de edificación y de urbanización.

Entre estas referencias se destaca el uso de materiales sometidos a procesos de perfeccionamiento mecánico —como el ladrillo cerámico o impermeable de prensa—, el mejoramiento de los ascensores hidráulicos, el esmero en las dimensiones de la piedra en la que se basa la fundación de la construcción, las placas de concreto elaboradas con el llamado “cemento natural”<sup>366</sup>, los vidrios que fueron proporcionados por

<sup>365</sup> (376) *Ibíd.*, Pág. 233

<sup>366</sup> “Durante la construcción del canal Delaware y Hudson en 1825, se descubrió un enorme depósito de piedra caliza arcillosa a lo largo de la ruta del canal, en Rosendale,

la *Illuminating Company*, la calefacción de vapor que fue diseñada por Baker, Smith, & Co —la cual constaba de cuatro calderas de acero con setenta caballos de potencia y cerca de 500 radiadores—, la decoración en la manufactura de la madera — suministrada por los Sres. Hayden Brothers—, que los equipos para la construcción e instalaciones del edificio fueron suministradas por Orr y Lockott, que el edificio fue iluminado con 2.200 lámparas de Edison, que los dínamos y los motores estaban en el sótano, que contaba con una de las mayores y más completas plantas de energía colocadas en un solo edificio en los Estados Unidos —suministrada por la Western Edison Electric Light Company— y que las campanillas de llamada eléctrica fueron suministradas por la Western Electric Company de Chicago.

El esmero de los habitantes urbanos bien puede llamarse de “condicionantes sociales”. Estas personas, con sus iniciativas personales, son una fuente de producción de ideas en la elaboración permanente de la arquitectura y la ciudad, no solo en Chicago, sino en el entorno urbano general de los Estados Unidos, porque son las colectividades o los individuos quienes poseen el control de los medios y se ofrecen públicamente, en tanto que el arquitecto o el promotor de bienes raíces es quien los necesita para la realización objetiva de la construcción. El suministro de servicios por parte de la misma sociedad, que ahora posee una situación de ventaja por su misma capacidad de dominio empresarial de la técnica, repercute en el escenario urbano, porque esta colectividad empresarial ya no se encuentra doblegada en circunstancias de tensión, como lo había estado históricamente. En este momento, las fuerzas sociales no chocan unas contra otras, ahora están relacionadas por la necesidad de configurar un genuino procedimiento de propuesta e innovación que surte

la arquitectura y nutre la participación colectiva que las reconduce permanentemente. Este procedimiento sería la “racionalización”, ya que esta actuación valoriza la cultura contemporánea y orienta la fuerza económica en la formación de la ciudad moderna.

Sobre este aspecto Sullivan expresa que;

“Los arquitectos de este país y de esta generación se enfrentan ahora cara a cara con algo nuevo, a saber, la evolución e integración de las condiciones sociales y su especial agrupamiento, cuyo resultado será la demanda de construcción de grandes edificios de oficinas.

“No es mi propósito discutir los condicionantes sociales; los acepto como un hecho, y afirmo en seguida que el diseño del alto edificio de oficinas debe ser reconocido y admitido desde el principio como un problema que debe ser resuelto, un problema vital que exige una auténtica solución.<sup>367</sup>

Sullivan aborda la problemática del diseño de los edificios en la ciudad como la necesidad más urgente de una sociedad floreciente, ya que el estímulo de la vida urbana es el propósito de una proyección apropiada en lo arquitectónico y en lo urbano, pues esta es posible gracias a la acumulación de los nuevos medios técnicos o científicos, pero estos procedimientos cada vez más especializados no deben considerarse como el fin de las aspiraciones colectivas, como tampoco deben ser de cualquier índole, ya que debe haber una auténtica solución a los problemas de la ciudad, en tanto que es necesaria una fluidez en el intercambio de información, una separación entre la teoría y la política en la aplicación de la metodologías de diseño y proyección de la urbe para lograr el le-

---

N.Y. La proximidad que tiene Rosendale con respecto al río Hudson y la ciudad de Nueva York y la alta calidad del cemento que se producía ahí, pronto hicieron que Rosendale fuera reconocida como la principal fuente de cemento natural de los Estados Unidos. De 1817 a 1915, se produjeron y se usaron alrededor de 35 millones de toneladas de cemento natural en los Estados Unidos”. (354) **Kemp, Emory L.** Hydraulic Cement: The Magic Powder. [aut. libro] Bernard G Dennis, American So-

cietiy of Civil Engineers. Committee on History and Heritage of American Civil Engineering. y American Society of Civil Engineers. National Capital Section. American civil engineering history : the pioneering years : proceedings of the Fourth National Congress on Civil Engineering History and Heritage, November 2-6, 2002, Washington, D.C. Reston, Va : American Society of Civil Engineers, 2003. Págs. 302, 303

<sup>367</sup> (351) **Freixa, Mireia.** Las Vanguardias del siglo XIX. Barcelona : Gustavo Gili, 1982. Pág. 121

gítimo conocimiento. Sullivan valora el fenómeno técnico por su honestidad y vitalidad, así como sus beneficios en la productividad por el progreso de la urbanización. Sin embargo, asume la problemática de la sociedad metropolitana en expansión, el aumento de sus necesidades y la dependencia por las nuevas condiciones públicas que han sido creadas contradictoriamente por los particulares, siendo estos los que han propiciado el modelo de población y la consecuente congestión del espacio en las ciudades:

“Las oficinas son necesarias para realizar negocios; la invención y perfeccionamiento de los ascensores hacen ahora de la circulación vertical, que una vez era tediosa y molesta, algo fácil y cómodo; el desarrollo de las manufacturas de acero ha abierto el camino a la construcción de edificios seguros, rígidos y económicos, de gran altura; el continuo crecimiento de la población de las grandes ciudades, y la consecuente congestión de los centros y aumento del valor de la tierra, estimulan un mayor número de pisos que, apilados unos sobre otros, inciden sobre el valor del suelo, y así sucesivamente, por acción y reacción. Y de este modo ha surgido esa forma de construcción elevada que llamamos el “moderno edificio de oficinas”. Ha surgido en respuesta a una necesidad, pues en ella un nuevo agrupamiento de condiciones sociales ha encontrado una habitación y un nombre.<sup>368</sup>

La congestión de la ciudad norteamericana es esa ausencia de “sentimiento” que, para Sullivan, es la “capacidad para la forma”, así como un logro de la sociedad que se encuentra transformada por la industria y sus procedimientos de intervención. De igual manera, esta forma parte de su definición del “arte”, con la que nos remite a la conocida y reiterada batalla por los “estilos”<sup>369</sup>, como la destreza necesaria por parte del individuo o el artista para plasmar un “arte vital”; que para él, más que

un estímulo, lo consideraba una necesidad. Sullivan, en estos requisitos reconoce una idiosincrasia, un temperamento que debía ir en contra de la corriente de las formas foráneas para implantar las nuevas condiciones de la “naturaleza específica” del pueblo norteamericano, y que en este momento, ya eran las adecuadas para la realización plena de un espacio digno y convenido que se debía dar en las ciudades del Medio Oeste. En el texto de Willard Connely sobre la vida de Sullivan, se recogen apartes de su pensamiento enfocado en la búsqueda de una identidad y su referencia a otras formas artísticas y manejos sociales.

Sullivan pasó el otoño en St. Louis para hacer frente a la Asociación de Arquitectos del Oeste, sobre el simposio “Características y tendencias de la arquitectura americana”. La mayoría de los miembros eran jóvenes, él hablaría en público por primera vez, su tema era la necesidad de ser originales si un estilo verdaderamente americano iba a emerger. “La capacidad”, dijo Sullivan, “para desarrollar ideas corporativamente no es visible en nuestra profesión”. En esta disciplina, él pensaba que el arquitecto era inferior tanto al empresario como al financiero. “No hay originalidad a veces en un elemento elaborado al calor de un formalismo escolástico, o en la paradoja que encierra la improvisación en las obras que se producen. Esto lo encontramos en la literatura o la música que han influido fuertemente en el arquitecto [...] Pero nuestra literatura (solo en nuestras letras seriamente reconocidas en el país y en el extranjero) lleva demasiados detalles mínimos, la autoconciencia del terminado, la timidez en todas las emociones a menos que sean dóciles o bien se sobrelleven con una ficción tácita sobre las pasiones; elegante en lugar de vigoroso, el corazón y los dedos en lugar de cerebro y alma, ya sea todo esto de una simplicidad ofensiva o una charlatanería altamente elaborada [...] La presencia de la voluntad, como una de las características de nuestro pueblo, es un buen augurio para la arquitectura,

<sup>368</sup> *Ibíd.* Pág. 122

<sup>369</sup> “[...] el producto de un nuevo espíritu teórico y la determinación consciente para crear símbolos ricos en formas, para establecer en definitiva, un nuevo estilo expresivo de la cultura americana contemporánea. Así, la arquitectura de la escuela de Chicago debe interpretarse desde varios puntos de vista: en primer lugar, en cuanto a las técnicas estructurales y formas de construcción de la que surgió; segundo, en relación con

el vestido de arquitectura, por así decirlo, del edificio revivalista del siglo XIX; y finalmente, en comparación con el desarrollo posterior de la revolución estilística que se pone en movimiento.” (339) **Condit, Carl W.** *The Chicago school of architecture : a history of commercial and public building in the Chicago area, 1875-1925.* Chicago : University of Chicago, 1952, 1966. Pág. 1

si esta se purifica, se exalta, y se guía por la intuición. Pero los arquitectos han mantenido las tradiciones, más que promulgar un pensamiento vitalizante. Ahora estamos en un estado primario, esforzándonos vagamente para formar un alfabeto plástico por medio de la cual se puedan identificar nuestras creencias. El deseo fundamental de continuar y de aportar al público debe ser la actitud inicial de nuestra profesión hacia la formación de un estilo nacional”.<sup>370</sup>

De esta manera, los arquitectos no poseían un pensamiento propio, y el estado de las cosas era orientado por aquellos quienes poseían la iniciativa y la autonomía. Sobre los comerciantes o los financieros era que recaía la reflexión y la planificación de la ciudad, que el estado del arte se debatía entre la simplicidad y la exageración y que si no había una responsabilidad y una orientación tutelar hacia la arquitectura, otros tomarían su lugar como realmente ocurrió.

Las ciudades de la democracia que surgen en la pradera, más allá de las fronteras de la primera colonización, son una tierra nueva que supone un nuevo comienzo, pues casi todas las actividades forman parte de un proceso experimental. Para este efecto, Sullivan rememora, al comienzo de su artículo, la muerte prematura de la antigua ciudad norteamericana, no solo debido al incendio de Chicago en 1871, sino también a su transformación mecánica impulsada por la Guerra Civil Estadounidense y

---

<sup>370</sup> (355) **Connely, Willard**. Louis Sullivan as he lived; the shaping of American architecture, a biography. New York : Horizon Press, 1960. Pág. 107

<sup>371</sup> La Teoría de la Zona concéntrica de Ernest W. Burgess, un sociólogo que en la década de los años 20 recogió la experiencia de la ciudad de Chicago en su proceso de formación a lo largo de varias décadas, expuesta en su libro “Urban Areas”. Estas se identifican y se clasifican desde un epicentro a la periferia donde los procesos urbanos y la crisis del medio construido han identificado como formalizado un tipo de ciudad del capital. “Las zonas son supuestamente aplicable a todas las ciudades, Los números se refieren como sigue: (1) el distrito central de negocios; (2) Zona de transición; (3) zona de las casas de obreros independientes; (4) Zona de mejores residencias; (5) Zona de viajeros”. (361), **Murphy, Raymond E**. The American city; an urban geography. New York : McGraw-Hill, 1966. Pág. 208

<sup>372</sup> Una de las formas que adquirió el estudio de la arquitectura es su reacción hacia las condiciones que impuso la ciudad industrial, de igual manera, los estudios urbanos

por la apertura de significativas vías y canales de comunicación que, como el canal Erie, promovieron una serie de eventos singulares que unirían la arquitectura y la ciudad como un producto comercial.

Las urbes surgieron como realizaciones propias de la manufactura y de la productividad, como también de las urgentes necesidades creadas por las deficiencias de estos primeros sistemas que tomaron la iniciativa de configurarla espacialmente por medio de mecanismos de organización funcional, tan precarios como insolidarios, propios de una incipiente sociedad individualista que haría como suyo el producto del “edificio alto de oficinas”, la máxima manifestación de concordia y civilización, y a la vez haría de él una constante tanto de la práctica y la teoría como de la geografía <sup>371</sup> en una serie de estudios de metodologías urbanas elaborado por sociólogos como George Herbert Mead, Ernest W. Burgess o Talcott Parsons que emulan modelos ficticios a físicos sobre realidades sociales, de acuerdo con las tendencias racionalistas, utilitaristas, materialistas y positivas de la ciudad industrial, y que cuenta entre sus conceptos y contenidos con los principios naturales de la aglomeración y de la congestión urbana como factor decisivo del desequilibrio social.

<sup>372</sup>

Sullivan enumera metodológicamente los procesos para la interacción del “edificio alto de oficinas” con la sociedad, a partir de la valoración extraordinaria de las suficiencias materiales, los bienes tangibles y las

y su desequilibrio social fuente de la congestión, se encuentra en el análisis logrado por los estudios sociológicos, más flexibles y más expeditos que se adelantaron a esta crisis de la urbe contaminada mediante las reacciones típicas del momento como lo fue el romanticismo, movimiento presente que por igual podía criticar los fenómenos de la industria, como el capital y su cultura, tal como lo expresa el texto Crisis de la Sociología Occidental. “...el romanticismo tendió a ser predominantemente reaccionario en sus efectos políticos. cuando se opuso al primitivo desarrollo industrial; pero tuvo potencialidades liberadoras cuando trató de trascender las limitaciones de la cultura utilitaria de la clase media en las sociedades industriales avanzadas; cuando aceptó lo irracional o no racional como fuente de vitalidad, pero sin exaltarlo, y cuando no fue elitista.” (222) **Gouldner, Alvin W**. The coming crisis of western sociology. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 113

disposiciones de orden conceptual y material para su realización física. Con ello, se vislumbra un acercamiento gradual a la homogenización de la sociedad, un énfasis en las transacciones como destino final de la colectividad con la urbe y la especialización de los sistemas que nacen de estas nuevas condiciones civiles como el transporte, el consumo o el medio ambiente. Todas estas condiciones llevan a la concepción de un nuevo modelo de ordenamiento y urbanización:

“Presumo ahora que en el estudio de nuestro problema hemos pasado a través de diversas etapas de investigación, a saber: 1) la base social de la demanda de altos edificios de oficinas; 2) su literal satisfacción material; 3) la elevación del problema desde las consideraciones literales de planificación y equipamiento, hasta el nivel de la arquitectura elemental como consecuencia directa de la edificación sólida y sensata. 373

En estas afirmaciones, no existe una serie de ideas que lleven a solucionar un problema, sino que todas ellas son definiciones concretas de un conflicto real, ya que se consideraba que el “edificio alto de oficinas” debía llevar a una metodología de diseño surgida por iniciativa del arquitecto dentro del ámbito de aplicación a las problemáticas de la colectividad, ya que este era un instrumento más y el edificio se había convertido en una mercancía que era dominada por los intereses del especulador, el constructor y el ingeniero. A pesar de esto, los comerciantes inmobiliarios no contaban con un sistema de control formal sobre el objeto que manipulaban. Sullivan consideraba que el inmueble edificado no debía ser una obra conjunta de múltiples disciplinas e intereses sobre el suelo urbano y que el arquitecto debía adquirir una posición espiritual, objetiva y ética, aparte de la materialista, no para contrarrestar la toma del objeto por parte de cualquier agente, sino para confirmar su elaboración disciplinada mediante una “expresión totalmente sólida, lógica y coherente” 374. Así, este nuevo tipo de arquitectura fue el principio que condujo hacia la estetización de las nuevas proposiciones en

edificios de altura, así como hacia un nuevo modelo de estructuras físicas y conceptuales que no creó escuela por todas partes, ya que la visión y la esperanza de Sullivan no era factible en manos de los medios especulativos. En estas intenciones, existe un progreso en la manera de proponer una adecuación al proceso de modernización de las nuevas relaciones socio-espaciales mediante el uso de la forma, la cual, en este caso, se refería al tamaño del edificio:

Debe ser alto, hasta su última pulgada debe ser alto. La fuerza y el poder de la altitud deben existir en él, la gloria y el orgullo de la exaltación deben existir en él. Debe ser todo, un algo que se remonta, que se alza en el más puro regocijo de ser de abajo a arriba una unidad sin una sola línea disidente, de ser la nueva, la inesperada, la elocuente perorata de las condiciones más insulsas, siniestras y prohibitivas. 375

El advenimiento de los cambios sociales y el crecimiento continuo de la ciudad tendrán consecuencias en el nivel de elaboración de los inmuebles y en los juicios formales que se le asignen a los edificios altos. Las construcciones se estaban expandiendo en formas y contenidos cada vez mayores y asumían un papel protagónico en el carácter e identidad de la ciudad. Con ello, la congestión hace su aparición como un hecho inevitable en número, tamaño y eficacia, ya que resultaba ser el medio más adecuado a una sociedad que se expandía de manera acelerada. De este proceso urbano y arquitectónico significativo, y por la misma naturaleza de la colectividad, de su consumo y el afán por el trabajo, que se orienta hacia fórmulas espaciales aglomeradas por su rápido crecimiento económico y demográfico, nace la máxima de Sullivan “la forma sigue a la función”. Esta disposición a soluciones físicas ajustadas a las mismas necesidades de la población, por parte de empresarios, arquitectos o personas naturales, presentó un desarrollo vertiginoso que se convirtió en casi una ley, una proclama funcionalista en la que las entidades, los organismos y sus factores de expansión siguen una lógica, ya

<sup>373</sup> (351) **Freixa, Mireia**. Las Vanguardias del siglo XIX. Barcelona : Gustavo Gili, 1982. Pág. 126

<sup>374</sup> (351) *Ibíd.* pág. 125

<sup>375</sup> (351) *Ibíd.* pág. 126



que crecen o desaparecen por las mismas leyes que gobiernan su esencia, su existencia. Así, el tamaño y la configuración del “edificio alto de oficinas” obedecen al instinto y a la sensibilidad natural del medio que los produjo.

Así como se puede observar, estos cambios relacionados con la construcción y la consolidación de la ciudad forman parte de una política urbana entre el enfrentamiento y la conciliación de sus intereses en la que la elaboración incesante de edificaciones, la urbanización continua del entorno y la expansión mejorada de sus procedimientos serán las disposiciones habituales de la futura sociedad moderna. Esta relación entre el edificio alto y la prolongación del tejido de la ciudad empieza a volverse crítica a finales del siglo XIX, al expandirse cada vez más sus necesidades y al aumentar el volumen de sus requerimientos materiales e ideológicos que inciden en la realización del espacio social y productivo que, de nuevo, se asume como una congestión, debido a que la urbe consolidó sus necesidades por medio de estructuras complejas y técnicamente viables, en la aglomeración de áreas residenciales y en la expansión de los tejidos industriales, demandando importantes transformaciones de los diversos sectores de la ciudad, tanto en sus criterios de actuación como en su aplicación, lo que propició el surgimiento de movimientos reformadores o progresistas, como la *City Beautiful*, la *Garden City* y la *Central City* <sup>376</sup>, entre otros.

---

<sup>376</sup> (323). **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 678

<sup>377</sup> Los graves problemas asociados al crecimiento desproporcionado de la ciudad norteamericana se encuentran, a finales del siglo XIX, orientados a la implementación de nuevas herramientas que palien los conflictos creados por la densidad urbana y la congestión. Aunque se daba por hecho, aún en esta época, que se daría solución a los problemas asociados al desarrollo de la ciudades con la implementación de la estructura urbana en cuadrícula. Pero las condiciones de complejidad y dependencia de todos los factores asociados a la ciudad hicieron insostenible este método, tal como lo refiere el texto *Planning in the USA*. “Sin embargo, la parrilla tenía sus limitaciones (además de su flagrante desprecio por contornos), especialmente cuando el desarrollo urbano se extiende sobre áreas muy grandes. La accesibilidad se convirtió cada vez más en un problema y el valor de la tierra en las zonas periféricas se vio afectada. Las dificultades

La repoblación de la ciudad, por intermedio de sus mecanismos de planeación, zonificación o congestión, tiene por objetivo una urbanización excesiva que solo es lograda en un ambiente ideal en lo económico y en lo administrativo. Este proceso es una contingencia de relaciones, no un proceso “natural”, ya que esta filosofía de la urbanización se identifica por una serie de relaciones compuestas, otras veces artificiales o fabricadas, que, como tal, no es tan fácil de detallar o simplificar, pues es un proceso fenomenológico que algunas veces no sigue una lógica o una constante. Si bien, todo el progreso de la industrialización repercutió en la urbanización y que esta transformación forma parte del devenir de la arquitectura, de lo cambiante de la ciudad en donde existen otros factores que se han ido modificando con el tiempo a medida que la ciudad evoluciona, como son los cambios significativos en variables demográficas y sociológicas de la población, y los nuevos métodos que puedan mejorar el desempeño de las actividades urbanas o los procedimientos científicos para intervenir en la problemática de la ciudad, como formas de un planeamiento incipiente de la ciudad que requieren tanto de la disciplina de los entes públicos, como de la técnica y del arte <sup>377</sup>.

Estas situaciones se encuentran fraccionadas en dos sistemas, el de mayor intensidad es el medio norteamericano y el más débil, el europeo.

se incrementaron cuando un pueblo se encontró con otro. El problema señaló claramente la necesidad de algún tipo de planificación —pero esto plantea el problema central con el que la planificación siempre tiene que enfrentarse: cómo equilibrar el interés público contra los derechos de la propiedad privada—. El sistema de parrilla o damero urbano hizo esto de manera que fue juzgado como aceptable, otras alternativas al planeamiento de las ciudades no fueron encontradas con facilidad, lo que realmente se podía hacer —a pesar de los signos de actividad intencional de tales entidades— era recurrir a los centros de información y a los edificios municipales donde florecían los cursos de planificación, las conferencias, publicaciones, y similares. Las fuerzas de lo privado eran demasiado fuertes como para ser contenida por los funcionarios públicos. De hecho, los planificadores urbanos rara vez hacían más que seguir a los desarrolladores residenciales y comerciales con los sistemas de transporte y alcantarillado”. (282) **Cullingworth, J B.** *Planning in the USA : policies, issues, and processes.* London ; New York : Routledge, 1997. Pág. 48

### 3.4 La congestión culturalista, el entorno europeo

El medio europeo se determina por su conservatismo y autoritarismo, por la falta de una libertad total del individuo, por una restricción al acceso a determinados beneficios sociales y por una carencia de autonomía en sus actuaciones de identidad formal, entre muchas otras problemáticas. Un hecho relevante de la exclusión del medio europeo es la servidumbre, que es la forma de dominio típica hacia las clases deprimidas que persistió en la mayoría de los países europeos hasta el siglo XIX en la que la rebeldía era duramente castigada y el individuo se encontraba atado al campo. De igual manera, existía un estricto control en las transacciones comerciales y un sistema de gobierno que establecía determinadas libertades civiles, pero articulado a los organismos del poder real. La servidumbre o la subordinación del colectivo es importante para explicar el aumento de la población en las ciudades, lugares que eran sinónimo de libertad, pues el paso de un estado de sumisión agraria a la dependencia del obrero en la urbe involucra un cambio en las formas y en los procedimientos de actuación del colectivo que se enfrenta a las nuevas necesidades del medio urbano y a su capacidad de intervenir en las decisiones que le afectan a él y a su entorno inmediato.

De esta manera, la congestión es la respuesta a estas nuevas condiciones de vida de la población urbana que, al acceder a la ciudad, se encontraba en estado de deterioro, pues los modelos de residencia y de construcción, saturados y deficientes, ya se hallaban en crisis por la densidad poblacional, el incremento de las enfermedades, la privación del suministro de alimentos y servicios, y por una contracción en el sistema económico que exigía la ampliación de las áreas urbanas.

Así, la congestión no se convierte en un medio cultural para sobrellevar los problemas sociales, sino que se configuró como un ordenamiento de la ciudad por medio de las necesidades de funcionamiento de la sociedad industrial que indujo a la modificación de los factores urbanos a través de la autoridad y el poder, a la transformación forzada de las organizaciones sociales y de sus formas de trabajo y de economía con sus

instrumentos, a la aplicación sistemática de técnicas y prácticas de producción y administración por las que el residente urbano pueda tener la posibilidad de conducirse de un modo racional y más amplio, donde su existencia se disponga de manera técnica en general, como un instrumento de la reafirmación de las estructuras de poder jerárquicamente relevantes, o de la burguesía, con lo cual se instituyó un progreso condicionado a las leyes y a los hábitos propios de los antiguos regímenes patriarcales.

Los estados agrarios europeos dependieron del campesinado hasta el siglo XIX, pero este iba disminuyendo a medida que se fortalecía el sistema económico de las ciudades y se deterioraban las formas de economía y de residencia del campo, pues el cambio por la economía industrial hizo desplazar a la población, ya que esta no admitía superposiciones en sus estructuras que fueran ajenas a sus mecanismos de producción, ni permitía una autoconformación de la sociedad involucrada. De esta manera, las variaciones del tejido urbano se miden a partir de las condiciones que adquiere el trabajador y su cambio de rol, de un medio empírico y de prácticas económicas contextualizadas a sistemas técnicos sin efectos en la socialización y la educación. En este caso, como en muchos otros, la consecuencia de esto es el desarrollo de la congestión por el cambio en las formas de trabajo, comportamiento y residencia, de espacios ligados al ejercicio metodológico y a prácticas sociales rentables que se encuentran dispuestos y realizados en viviendas comunes o grandes sectores de residencia dormitorio, una configuración de “espacios disciplinados” que se encuentran ajustados a la estratificación de la ciudad, tal como lo refiere el texto *Sociología de la vivienda* de R. K. Merton, mediante un ejemplo típico de este fenómeno urbano.

Alrededor de 1750, las transformaciones comerciales e industriales de orden mundial suscitaron la aparición de dos clases: los ricos maestros tejedores y los obreros pauperizados y alejados de la tierra. El desarrollo de las maquinarias eliminó por completo el tejido a mano. A mediados del siglo XIX, un acuerdo comercial con Francia suprimió la tarifa impuesta sobre la seda importada y motivó la desocupación de 50.000 tejedores. La creación de un proletariado pauperizado fue básica para la transformación de



Fig. 247. Mujeres trabajadoras o Braccianti, norte de Italia 1910.



Fig. 248. Vista del río Irwell a su paso por Manchester a mediados del siglo XIX.



Fig. 249. Viviendas de Manchester a mediados del siglo XIX.

Bethnal Green en una zona de tugurios. La gran afluencia de europeos orientales dio los toques finales a este proceso y Bethnal Green se transformó en una de las áreas más pobres de Londres.

378

Otro ejemplo de esto lo encontramos en el siglo XIX, cuando todavía prevalecían determinantes ambientales y socioculturales, una herencia de las relaciones semif feudales que se mantenían en zonas como la Toscana que evidenciaban el proceso tradicional de sometimiento de la gleba campesina en su intensificación del trabajo, más que en su optimización y que no permitía ningún desarrollo urbano eficiente (Fig. 247).

Los *braccianti* (proletarios agrícolas, braceros, que no poseen más que sus brazos) integran la categoría más mísera de toda la población rural. Se desprende de ciertos testimonios locales que la situación de los braceros no se ha modificado apenas en los últimos años. Para ser exactos, los *braccianti* se han convertido en Toscana en una clase. Aunque la mecanización de la agricultura sea aún insuficiente, se ha hecho algún progreso y se pueden

ver ya algunas cosechadoras. El número de *braccianti* ha aumentado, y han perdido en parte el carácter de servidores patriarcales, introducidos siempre en la vida familiar, viviendo y muriendo con el mismo patrón (propietario o aparcero); habitan en los pueblos o ciudades, se trasladan a su trabajo en bicicleta

379

De igual manera, Engels ya no hablaba de la subordinación de la gleba, sino de la segunda servidumbre que era producto del capital en la ciudad histórica, y que actuaba a partir del sometimiento de la población rural y urbana por las nuevas condiciones de la industrialización y la necesidad de los recursos del campo para el mantenimiento de la producción. Esto era una segunda sumisión al despotismo familiar con capacidad económica, bajo acciones típicas del medioevo, en tanto que el asalariado estaba en la imposibilidad de conseguir vivienda propia, y su proge se encargaría de perpetuar el estado de sometimiento económico al que se veía sometido, ya que no dependía ahora de un señor feudal, sino de un propietario urbano o un asalariado burgués (Fig. 248-249).

<sup>378</sup> (362). Merton, Robert K, y otros. Social policy & social research in housing, in the Society for the Psychological Study of Social Issues, Journal of Social Issues, vol. VII, Nos. 1, 2, 1951. [trad.] Estela Falicov. Buenos Aires : Ediciones Tres, 1951, 1963. Pág. 131

<sup>379</sup> (303). Lefebvre, Henri. Du rural à l'urbain. [trad.] Javier González Pueyo. 3. Barcelona : Península, 1970, 1975. Pág. 46

“La industria ha hecho posible que el trabajador, apenas liberado de la servidumbre pudiera ser usado de nuevo como simple material, como pura cosa, que debe dejarse encerrar en una vivienda que nadie más que él aceptarla como vivienda y que ahora, a cambio de su dinero, puede ver como se derrumba por completo. Sólo la industria ha hecho esto; no podría existir sin estos obreros, sin la pobreza y servidumbre de estos obreros <sup>380</sup>.

La percepción del problema de la congestión en Europa llegó de la mano de los problemas surgidos por el cambio dramático de la experiencia laboral que impuso un salto en la forma de asimilar el tiempo, los hábitos y las normas que, en ese momento, se consideraban lógicas, orientando el medio social a comportamientos funcionales y afectando el factor demográfico con las migraciones del campo a la ciudad, el surgimiento de la clase obrera y el impacto de la industrialización en la ciudad, entre otras revoluciones.

El compendio de la primera congestión es la ciudad industrial europea, y su más claro representante en el imaginario colectivo es la ciudad de Manchester, definida como una de las primeras aglomeraciones urbanas provinciales <sup>381</sup> y un símbolo de la vida moderna <sup>382</sup>, a pesar de ser un ejemplo evidente de los estragos causados por la falta de proyección e iniciativa pública en contra de la congestión. Su figura ha pasado a ser iconográfica, un símbolo de la ciudad como anomalía en cuanto a la producción de bienes y servicios, a la división técnica del trabajo y a la desmembración y a la utilización fraccionada del suelo urbano o del entorno general de la ciudad como una forma rentable de economía; también ha sido representada con el individualismo liberal, un fin lucrativo en todas sus acciones y el germen de nuevas categorías sociales producto del cambio que exigía la colectividad a ciertos problemas mercantiles.

Esta actitud es común a muchas ciudades europeas en las que se plantean las problemáticas urbanas, tanto de forma realista como romántica. Esto se debe, primero, a que se asume de manera estrecha el vínculo de la urbe con el campo, a partir de análisis efectivos sobre la dependencia y los inconvenientes de esta relación que es necesaria en el seno de la sociedad urbana. Otra causa es la negación de los conflictos y la división de clases en el entorno de la ciudad-campo, donde no existen injusticias ni malas prácticas en su repartición ni en su producción. Ambas son la imagen cultural de la crisis social en la ciudad europea, y llevaron un cambio fundamental a las prácticas ideológicas que están asociadas con el malestar colectivo, reasumidas y expresadas por activistas, filósofos y teóricos como Francois-Noël Babeuf, Henri de Saint-Simon, Charles Fourier, Pierre-Joseph Proudhon, Max Stirner, etc., todos suscritos a movimientos sociales, liberales y nacionalistas, debido a una pretendida rebeldía de clase, una sublevación hacia las actuaciones económicas y políticas vigentes, y con la intención de comprometer las instituciones, sus hábitos y las creencias.

Tales circunstancias se convirtieron en algo habitual, tanto en el pasado como hoy día, ya que las ciudades han sustentado su progreso material en la superación de sus deficiencias funcionales y formales que llevan consigo las acciones políticas, como también, y de manera contradictoria, en la justificación del deterioro urbano como parte del volumen comercial, así de como una virtud objetiva. Todos estos pensadores estaban a favor de una reforma coherente de la ciudad, antes de que apareciera la ciudad industrial, lo cual consideraban una necesidad, ya que se contemplaban los problemas urbanos como hechos derivados de las aglomeraciones como experiencias no superadas, después de las debacles sociales de la población y su reasentamiento sobre las malformaciones de la ciudad preindustrial.

Esta anomalía de la ciudad tradicional es lo que ha permitido a la congestión su asentamiento definitivo en el contexto de la ciudad europea,

<sup>380</sup> (363) **Engels, Friedrich**. "zur wohnungsfrage. die grossen städte." (El problema de la vivienda y las grandes ciudades). [trad.] Esther Donato y Margarita Lömker. Barcelona : Gustavo Gili, 1872, 1974 Pág. 116

<sup>381</sup> (206) **Sutcliffe, Anthony**. Metropolis 1890-1940. London : Mansell Publishing Limited, 1984. Pág. 4

<sup>382</sup> Considerado por Gaskell, Disraeli y Engels

pero su origen natural se encuentra en los enfrentamientos ideológicos de clase. Su principal característica no es tanto la destrucción del medio ambiente que rodea las concentraciones urbanas o su cercanía a las zonas industriales, sino la adopción de modelos urbanos y de viviendas anacrónicas u obsoletas, desde 1870 hasta la segunda mitad del siglo XX, sin una modificación sustancial a dichos patrones de asentamiento. Birmingham y Bradford, en Inglaterra, son ejemplo de ello, y la destrucción del entorno urbano o rural anexo a las ciudades iba acompañada de una sucesión de efectos colaterales. Así, las primeras viviendas de la era paleotécnica <sup>383</sup> se caracterizaban por sus amplios defectos políticos, funcionales y culturales.

Una descripción de este ambiente urbano y sus categorías sociales es esbozada por S. Pepper:

“La mayoría de las viviendas espalda-contra-espalda que se conservan actualmente en Leeds son de un tipo superior, posterior a 1870, con una construcción en bloques de entre ocho y doce casas adyacentes, con un grupo de retretes situados al extremo de cada bloque. Este trazado “moderno” permite que todas las unidades tengan una fachada a la calle y un acceso a las instalaciones sanitarias, por lo que resulta tolerable en comparación con los patios anteriores. Las unidades más pequeñas tienen una sola habitación (tal vez de unos 18 metros cuadrados) en cada una de las dos plantas. Esta unidad “moderna” de finales del siglo XIX suele tener un cuarto de estar y una cocina-lavadero en la planta baja, dos dormitorios arriba, y posiblemente un tercero en forma de buhardilla. Con sus instalaciones Internas limitadas al fregadero de la cocina, hay que calificar estas casas de “gravemente obsoletas.”

<sup>384</sup>

---

<sup>383</sup> El término, como ya es habitualmente conocido, es utilizado para señalar los primeros impactos de la técnica en la ciudad tradicional por la incidencia de la industria en la sociedad, en el ambiente y en la cultura. También sirve para señalar el desarrollo tecnológico por etapas.

<sup>384</sup> (364). **Pepper, Simon.** Housing Improvement: Goals and Strategy. (Renovación de la Vivienda: Objetivos y Estrategias). [trad.] Justo G. Beramendi. Barcelona : Gustavo Gili, 1979. Pág. 118

El uso manifiesto de la palabra “moderno” forma parte de la distinción de las etapas progresivas de los términos “paleotécnico” y “neotécnico” durante el siglo XIX, tanto la técnica como lo moderno formaban parte de una expresión habitual que proclamaba “lo de ahora”. Así, estas referencias no denotaban lo que significan actualmente, que es lo dinámicamente actualizado y perfeccionado, lo que se refiere a vanguardia y a la proyección futura. En el argot decimonónico, se refiere a lo que es vigente, a lo actual de esa época, a la experiencia cotidiana de la colectividad, ya que se encontraba integrado a las actividades generales de la sociedad, a pesar de sus profundas deficiencias y diferencias en cuanto a su uso y por ser una forma de exclusión social.

Engels, en su documento *El problema de la vivienda* <sup>385</sup>, se manifiesta constantemente sobre la naturaleza del término “moderno” que acompaña a cada conjugación o noción fija, y sobre que esta conexión con otras expresiones posee, en términos generales, un alcance social. Así, el planteamiento y el desarrollo de la vivienda en Europa, a mediados del siglo XIX, llevan aparejada la palabra “moderno”, que no corresponde a un tipo, ni a un modelo ni a una disposición para reorganizar de manera unitaria, colectiva o abstracta la sociedad futura, sino que el término se convierte en una forma de actuación positiva de los residentes de una comunidad o de ciudad, donde lo nuevo, lo insólito o lo original causa asombro, convirtiéndose en una posición vinculante, una conducta que se corresponde con un comportamiento y con un sentido de intermediación y de actualidad sin importar el tema o el contenido, sin referirse plenamente a un cambio sociocultural o a un proceso de aculturación.

<sup>385</sup> (363). **Engels, Friedrich.** "zur wohnungsfrage. die grossen stadte." (El problema de la vivienda y las grandes ciudades). [trad.] Esther Donato y Margarita Lömker. Barcelona : Gustavo Gili, 1872, 1974.



Así bien, se habla de sociedad moderna, medios modernos, la gran industria moderna e, incluso, del bonapartismo moderno, etc., como una situación en la que la sociedad se encuentra recreada y potencialmente en vías de transformación. En este caso, la metamorfosis de la colectividad no es un movimiento generalizado y determinado en buscar soluciones a sus gravísimas dificultades, donde, a pesar de ser visualmente significativos e incontrovertibles, y de afectar profundamente las estructuras como las categorías establecidas y diferenciadas de antemano, no fue posible imponer una solución a los problemas urbanos y arquitectónicos a corto plazo, creándose una dependencia por las soluciones congestionadas. Así, el hecho más significativo es la vivienda y la pervisión del medio urbano y de sus necesidades más sensibles, lo que Engels denomina “el problema de la vivienda”, un lugar de reclusión obligatoria asimilado a las virtudes y a la degradación de su propia naturaleza, donde la solución provendría de una articulada visión científica, de una serie de acciones de base política, y de una gestión concreta para su solución, debida a las nuevas ciencias naturales, a los nuevos medios de producción, a la superación de las oposiciones ideológicas y a una nueva idea de justicia, entre otras.

De esta manera, la congestión es una nueva forma de práctica y de conducta, así como un fruto de la producción moderna, pero todavía sin las verdaderas condiciones de la Modernidad, ya que estas confiarían, como más adelante se haría, la adecuación de las propuestas a las necesidades reales de vivienda, asolación e higiene en edificaciones adecuadas en altura y densidad al estudio técnico. Los estudios de los parámetros europeos, a diferencia de los norteamericanos, establecen su mejor relación con el costo del suelo, la economía racional y la interacción social.

---

<sup>386</sup> El reciclaje es el cambio de hábito del uso del suelo y del reutilizamiento de las antiguas formas; es un término utilizado en el urbanismo moderno para dar nueva vida a los predios por factores económicos y de reinversión que expresa el conflicto permanente de las áreas urbanas desde la época industrial. M. Berman expresa esta situación del permanente reciclado en la sociedad de la modernidad “Las casas y los barrios donde viven los trabajadores, las empresas que explotan a los trabajadores, los pueblos y las ciudades [...] todo está hecho para ser destruido mañana, aplastado, desgarrado, pulverizado o disuelto, para poder ser reciclado o reemplazado a la mañana siguiente, para que todo el proceso recomience una y otra vez, es de esperar que para siempre,

El resultado, en el viejo continente, es la búsqueda de nuevas soluciones a la conflictividad social en las urbes y al abandono consecuente de la vivienda unifamiliar, que bien puede resumirse en el alejamiento progresivo de las formas artísticas en la ciudad a causa de la presión demográfica o a la explotación intensiva del territorio urbano. Esto debido, en parte, a una constante aglomeración en las grandes capitales, por causas del centralismo en la producción y de unos recursos limitados, más conceptuales que materiales, que se impusieron como las únicas bases políticas en la elaboración física de las edificaciones, en tanto que persistía un nulo planeamiento de las zonas ligadas tanto al centro como a las periferias.

En este caso, plantear la casa de habitación ligada a los puestos de trabajo, recurrir al hacinamiento colectivo como solución en la residencia unida a la fábrica y negar una metodología de reflexión teórica que esté fuera de los sistemas de manufactura forman parte del sistema de actuación de la congestión urbana que acompaña a la ciudad de la industria y la confección en Europa. Esta manipulación del espacio, tanto insuficiente como restringido en lo social y en lo cultural, se plantea como un enfoque limitado y radical de la primera época fabril. Estas primeras formas de la congestión, cuya definición más acertada sería la de un “espacio reciclado”<sup>386</sup>, convierten los terrenos que son considerados desperdicios de la factoría en un sistema precario de subsistencia para la población obrera en las zonas centrales y residenciales deterioradas, en antiguas estructuras que se adaptan a nuevos usos, en casas del centro histórico o en estructuras que decaen por las actividades disciplinarias de la producción o, por el contrario, densificando la periferia, consolidando la suburbialización del anillo de las ciudades de manera crítica, y

---

en formas” cada vez más rentables [...] Hasta las construcciones burguesas más hermosas e impresionantes, y las obras públicas son desechables, capitalizadas para una rápida depreciación y planificadas para quedar obsoletas, más semejantes en sus funciones sociales a las riendas y los campamentos que a las pirámides de Egipto, los acueductos romanos, las catedrales góticas”. (365) **Berman, Marshall**. All that is solid melts into air : the experience of modernity, (Todo lo sólido se desvanece en el aire : la experiencia de la modernidad). [trad.] Andrea Morales Vidal. Madrid : Siglo Veintiuno, 1982, 1989. Pág. 96.

formando parte también de una solución económica a la alta densidad, pero que conlleva a un acentuado deterioro ambiental.

Esta situación de la urbe y su suburbanización es argumentada en un examen del tema, ya sea de la revolución urbana que tenía lugar en la ciudad de Manchester, como de su inevitable proceso de congestión por E. W. Soja:

“Las fábricas empleaban alrededor de 100 trabajadores, en algunos pocos casos llegaban a 1.000. Esta intromisión de la producción industrial en el tejido urbano reorganizó radicalmente el espacio. Fueron construidos grandes depósitos de algodón en el centro de la ciudad, muchos de ellos en las viviendas reformadas de comerciantes de reconocido prestigio, que estaban abandonando su antes prestigiosa ubicación céntrica por los suburbios unidos por el transporte colectivo, lejos de la cada vez mayor mugre industrial. Lo que estaba sucediendo no era sólo el comienzo de la suburbanización de la “clase media” —aquello que Fishman (1987) llamaría luego la creación de las “utopías burguesas”— sino también los comienzos de una gran inversión del prestigio de los lugares en la zonificación concéntrica del espacio urbano.”<sup>387</sup>

El empleo masivo de antiguas estructuras en la ciudad europea se convierte en la solución de las necesidades de nuevos usos. Si bien este reciclaje no es congestión en sí misma, es el primer paso a su perfeccionamiento, ya que este reutilizamiento del espacio abandonado por antiguas organizaciones sociales deja inutilizado e inadecuado el lugar donde se interviene, que en este caso corresponde al espacio urbano tradicional. A partir de este deterioro inicial, tanto de las estructuras físicas como de los procedimientos de gestión y el manejo del suelo urbano, es que intervienen los procesos de la congestión, dado que las áreas centrales son utilizadas de nuevo por los medios masivos de producción que, a su vez, reutilizan las antiguas configuraciones prediales para

prácticas no contempladas, acelerando así el cambio de un nuevo sistema de organización por otro, con la adaptación de nuevas formas que necesitan de diferentes procedimientos técnicos para que el inmueble congestionado sea apropiado frente a las expectativas del conjunto mercantil y financiero que ha entrado a actuar en la ciudad, estando concebido para promover la innovación permanente en las urbes.

La consecuencia es que el espacio privado y el espacio público se verán limitados en sus capacidades, pues prevalecen las condiciones laborales inseguras en las fábricas y las estrechas condiciones espaciales en la vida diaria, pero esta escasez y limitación del espacio urbano y residencial es el germen necesario para el sustento de las nuevas actividades de creación urbanas y residenciales con las que se reactivarán los procesos de construcción y de renovación del tejido físico. Estas iniciativas estaban limitadas por situaciones culturales muy arraigadas, ya que se pretendía lograr un modelo de diferenciación social, de homogenización de la organización social del trabajo y del espacio, así como una continuidad de las tradicionales prácticas de segregar la sociedad y el acceso a la propiedad por parte de los trabajadores, debido a un contexto político, más que económico, afirmado en el temor a la conspiración de clases.

La sedición de las nuevas clases emergentes europeas ante las exigencias más básicas fue un motivo de preocupación que se ve reflejado en la siguiente cita:

“Evitar la separación social fue durante todo el siglo XIX un motivo importante de aparición de iniciativas de reforma de la vivienda. Una separación de este tipo era considerada peligrosa, en tanto amenazaba con que se perdiese el modelo social de las familias de las capas “elevadas”. La sociedad de los barrios obreros congestionados parecía ir acompañada del desarraigo social y de la criminalidad inmoral y la indeseada insubordinación. El cuadro opuesto de la colonia industrial ordenada que adoptaba rasgos utópicos bajo el control de un patrono patriarcal se abrió paso a

<sup>387</sup> (232) Soja, Edward W. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. [trad.] Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid : Traficantes de Sueños,, 2000, 2008. Pág. 128

la vista de los barrios descuidados de la orilla del Irk (Manchester). Con todo, continuaban predominando las voces de quienes no consideraban plausibles la descentralización industrial y el control de la formación de la comunidad.<sup>388</sup>

La producción del capital urbano, con sus diversos procedimientos de intervención, forma parte de la hostilidad social entre los diversos grupos que conviven en la urbe y que, mediante la diferenciación consciente entre las categorías de la población, se articula con el crecimiento de la misma, para otorgarle credibilidad a la ciudad moderna. Así, la supervivencia de la ciudad se basa en la satisfacción permanente de necesidades colectivas, en tanto que la organización material de las diversas clases sociales supone la jerarquía de las formas espaciales, ya que la condición sociocultural del habitante y su bienestar conducen a la implementación de recursos técnicos y financieros necesarios para su mediación espacial. De esta manera, la congestión propone una recualificación y una aglomeración intensiva de la vivienda y de las infraestructuras que la acompañan. Estas acciones evalúan constantemente los patrones de intervención urbana que han permitido construir más alojamientos y más soluciones de servicios, dando como resultado una mayor especulación en el territorio, ya que dichas intervenciones pasan del centro a las periferias y, cuando se consolidan, pasan de nuevo a la periferia y así sucesivamente.

---

<sup>388</sup> (301) **Zimmermann, Clemens.** Die Zeit der Metropolen : Urbanisierung und Grossstadtentwicklung. (La época de las metrópolis : urbanismo y desarrollo de la gran ciudad). [trad.] revisión de Carlos Martín y Ma. Concepción Janué i Miret. 2. Tres Cantos (Madrid) : Siglo XXI, 1996, 2012. Pág. 57

<sup>389</sup> Un ejemplo de esto lo encontramos en las reseñas sobre las realizaciones urbanas en las capitales europeas durante el siglo XIX y el modelo de vivienda y de estructura urbana, tanto de características densas como de orientación especulativa. En este caso se hace referencia a la ciudad de Berlín “[...] una zona extraordinariamente compacta y, en consecuencia, una ciudad muy densa; los nuevos habitantes se fueron acomodando en viviendas de alquiler situadas en austeros edificios de cinco pisos construidos alrededor de estrechos patios que podían llegar a tener tan sólo 15 pies de ancho, lo

Así, las doctrinas de la congestión consisten en liberar el crecimiento social represado, primero, por medio de nuevas formas o nuevas estructuras arquitectónicas o urbanísticas y, después, por el accionar de las nuevas metodologías de planificación que asumen la conmoción creada por la industria y minimizan el impacto del crecimiento no planificado e incontrolado de los primeros usos del terreno. La extensión acelerada de la ciudad europea ha creado un ciclo de constantes innovaciones, de nuevas infraestructuras e inéditos medios técnicos que rempazan las antiguas organizaciones de la ciudad<sup>389</sup>. Este movimiento genera una nueva interacción social y una nueva economía al suplantarse las viejas configuraciones que, en este caso, corresponden a las que estaban bajo el dominio del arte o de la censura, por nuevas formas, las de la reproducción mecánica, que redundan en beneficios seguros si están controladas por los regímenes políticos y manufactureros.

Durante mucho tiempo no hubo una salida coherente a la problemática de la desigualdad social condicionada por el capital financiero en la urbe y sus consecuencias espaciales, porque, en parte, las propuestas proyectadas y realizadas eran radicales en cuanto al uso del suelo y de la capacidad constructiva y poblacional en las urbes, llevando a una crisis permanente en vivienda y saneamiento que no era algo nuevo, pues estas situaciones ya estaban implantadas críticamente en la ciudad europea casi desde su consolidación como aglomeración urbana, solo que ahora el proceso se agudizó de manera significativa, agilizando la destrucción del medio construido para construirlo de nuevo. Dicho proceso, que se

suficiente para que pudiera instalarse el material contra incendios. Este tipo de edificio, que había sido ideado por Federico el Grande para acoger a las familias de los soldados, se generalizó a partir de 1858 como resultado del plan para la ciudad dirigido por James Hobrecht, responsable de la policía; diseñado aparentemente para que hubiera una integración social entre ricos y pobres en el mismo edificio, lo único que consiguió fue crear miserables situaciones de congestión. Desafortunadamente, este modelo se extendió incluso a los nuevos barrios suburbanos después del cambio de legislación de los años 1890; la especulación, dirigida por este plan y fomentada por un sistema de hipotecas excepcionalmente favorable, hicieron el resto”. (288), **Hall, Peter Geoffrey.** Cities of tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century. [trad.] Consol Freixa. Barcelona : Ediciones del Serbal, 1988, 1996. Pág. 41

encuentra unido al deterioro y a la exclusión, orientó malestares sociales materializados en revueltas, agitaciones o huelgas, una constante conflictividad social que dispone y explica sus consecuencias políticas en la ciudad, tal como sucedió con la resistencia organizada por la población o las revoluciones urbanas que se dieron a lo largo del siglo XIX.

Dicha problemática se exploró a partir de los proyectos urbanísticos o agrarios emprendidos por los industriales y los reformadores sociales, los utopistas y los defensores sociales de los sistemas urbanos. De igual manera, además de los voceros de los derechos civiles y urbanos, así como de los filántropos, estaban los teóricos de la ciudad como Ebenezer Howard, Emile Zola, Richard Streiter y William Morris, entre otros, quienes criticaban agudamente el sistema urbano europeo, pero, a pesar de sus juicios negativos e intensivos, no tuvieron mayores alcances al intentar solucionar o modificar la crisis del medio urbano, porque la ciudad, como un hecho financiero, ya era el medio de expresión y la razón de ser de los sistemas que estimulan la producción.

La ciudad industrial que, después de su dramática transformación ideológica, ha acompañado la evolución material de la sociedad desde el siglo XIX se ha perfeccionado en una continuidad histórica, social, anímica y territorial, de tal forma que el problema de la urbe y sus conflictos han afectado, más que en ninguna otra época, el desarrollo de la arquitectura. Los movimientos económicos y sociales han convertido la urbe en un campo de negociación, en una serie de nuevas prácticas por vía de los intereses objetivos o estructurales que engloban también intereses pecuniarios e inmobiliarios para los desarrollos potenciales de las áreas urbanas. Esto ha hecho que la arquitectura se convierta en el producto de las rutinas sociales, debido a que la concertación de los objetivos de un mejor ambiente para residir, con mejores zonas verdes o mejores calidades ambientales, se ha convertido en parte del sistema de las ofertas y las demandas que han sido establecidas por una mentalidad económica materialista y por el intercambio de bienes y servicios restringidos a los que pueden financiarlos.

De igual forma, estas pretensiones, que no eran negociables, ahora son alcanzadas por inversores, promotores gubernamentales o administradores públicos en grupos organizados o individuos especializados que, como condición general, promueven la sustentación de este tráfico o intercambio de manera intensiva desde niveles locales a generales para hacerlo lucrativo. Con ello, los grupos mejor situados a nivel político y financiero prevalecen sobre las demás comunidades, obteniendo las mejores ganancias o los mejores terrenos. Este trueque de intereses sobre las áreas urbanas se encuentra ligado a la congestión más que a cualquier otra actividad especulativa porque amplifica la organización del sistema de dominio urbano y regulariza las deficiencias del sistema mediante el incremento de sus capacidades. De esta manera, la percepción que se tiene de la congestión sigue siendo todavía negativa, ya que la aplicación de estos métodos ha supuesto un impulso a la degradación social y cultural de lo establecido por el marco histórico de la cultura colectiva, lo cual permanece sin cambios debido a que la ciudad del siglo XIX no contaba con claras intenciones de erradicar la congestión, pues la consideraba la fuerza permanente e indisoluble del crecimiento de la metrópoli, ya que las transformaciones cíclicas permitidas por la misma congestión impulsaban invariablemente el incremento de bienes y servicios a todos los niveles.

La ciudad del siglo XIX entró al campo de la experimentación por el sinnúmero de circunstancias socioculturales que la condujeron a una evolución forzada en la que ella misma era su principal factor de desarrollo y de los procedimientos modernos de actuación sobre el medio físico, y se enfocaba en la búsqueda de soluciones adecuadas a las problemáticas del contexto urbano sin su drástica ruptura, manteniendo la estructura urbana tradicional cerrada, sin aislamientos o espacios de transición, con la ausencia de parques y manteniendo los mismos requisitos formales y culturales en las edificaciones. esto necesariamente llevaba al límite las acciones de promoción y construcción de las edificaciones, debido a que el sistema espacial configurado por la congestión fue visto, desde sus inicios, como la principal causa de las patologías socio-industriales, así como de las permanentes exploraciones que este

mecanismo de concentración de actividades efectuó en torno a la vivienda y las áreas urbanas.

A medida que la urbe europea deja atrás la etapa paleo-industrial, la congestión se afianza como el único medio disponible para sostener el viejo sistema de valores en la rápida organización de la ciudad colapsada por la inmigración interior. Así mismo, este procedimiento no da posibilidades ni ventajas a los sistemas compositivos en déficit, los más precarios en la ciudad, como las áreas verdes y el espacio público, que están en desventaja con respecto a los mecanismos de producción. De igual forma, la urbe postindustrial, en su política especulativa, ha permitido que los nuevos procedimientos técnicos del planeamiento urbano, como la zonificación, el ordenamiento y la inversión, se asocien y se incorporen “democráticamente” a la tiranía de la aglomeración o la densificación, convirtiendo los medios de vivienda, circulación y actividad en referencias más congestionadas y más abstractas, sin la posibilidad de que estos puedan acceder a una integración, ya que cada vez crece más la ciudad bajo sus políticas de concentración y congestión, y no se percibe un resarcimiento de los daños causados al entorno natural del hombre, cuyos escenarios más vulnerables son el medio ambiente y la salud pública.

La ciudad y su permanente crecimiento no compensan ambiental ni socialmente a sus habitantes. Esos volúmenes de expansión demográfica son estímulos a los procedimientos financieros y, por ende, a las propiedades especulativas de la congestión, pero, a pesar del estancamiento del desarrollo vital de la ciudad, no se movilizaron las autoridades ni las entidades de gobierno para remediar la situación, así como tampoco actuó la opinión pública en la toma de consciencia de las carencias desproporcionadas que llegó a tener la urbe industrial. Esta situación redundó en la escasez de trabajo, alimentación y vestido, así como en la limitación y la insuficiencia de los medios de transporte y los servicios,

---

<sup>390</sup> El no poder disminuir las inamovibles condiciones de la ciudad en el siglo XIX ni introducir cambios a las obsoletas estructuras sociales y económicas desembocó en el surgimiento del anarquismo, el socialismo y el comunismo y el Estado asistencial.

los cuales no tuvieron la posibilidad de mitigar ni de reorganizar las prácticas sociales <sup>390</sup>; lo mismo se presentó en la acumulación de actividades comerciales en el espacio urbano de las urbes debido al incremento cuantitativo de la población, la adopción de un medio de vida estandarizado, el incremento de tamaño y complejidad de las transacciones inmobiliarias y cambiarias.

Esta situación de la inmovilización de la dinámica urbana por la especulación es descrita por Ch. Delfante:

La composición urbana entra con toda naturalidad en un grave período de decadencia y la forma de la ciudad se enquistas: la rentabilidad inmobiliaria impide prácticamente toda posibilidad de construcción de la ciudad sobre la ciudad. La ciudad era, hasta el siglo XIX, un palimpsesto; ¡tras la Revolución industrial, no será más que un bloque petrificado susceptible de mínimos retoques, siempre a condición de que no supongan un perjuicio para los derechos adquiridos! La burguesía capitalista pasa a ser hegemónica y su eficacia organizativa, lo mismo que su dignidad formal, empobrecen la cultura urbana estableciendo puentes con la historia y proponiendo soluciones que sólo tienen por objetivo el lucro.<sup>391</sup>

En este texto, Ch. Delfante enfatiza que no deja de ser paradójico, por no decir contradictorio, que la sociedad europea, más que la norteamericana, buscaba un retorno a la naturaleza emotiva y reinterpretativa de la tradición clásica, la misma que instituyó el pensamiento racional y utilitario de la Revolución Industrial. El futuro de la ciudad estaba orientado por las facultades logradas a partir de la especulación y el comercio, pero a la vez buscaba un retorno a la naturaleza, así como a los beneplácitos perdidos de la nostalgia y la ensoñación del pasado utó-

(216). **Giner, Salvador.** Historia del pensamiento social. 10a ed. ampliada y actualizada. Barcelona : Ariel, 1967, 2002. Pág. 453

<sup>391</sup> (319) **Delfante, Charles.** Grande histoire de la ville: de la Mésopotamie aux États-Unis. [trad.] Ángel Isac. Madrid : Abada, 1997, 2006. Pág. 277



pico, igualmente, al retorno de las viejas estructuras que eran convenientes y mantenían, mental y físicamente, al colectivo fuera de la situación de precariedad en que se había sumido la urbe de la Modernidad.

Que el restablecimiento de la sociedad al estado del arte no se haya realizado, se debe a la inutilidad de las reminiscencias y el prestigio vacío que puede encerrar el pasado culturalista, así como a la falta de perspectivas frente a la realidad de la ciudad y de la sociedad en ese momento, lo cual, a su vez, es debido, en parte, a objetivos de la sabiduría ya superados por la intuición y el valor de la naturaleza primigenia, las cuales, contradictoriamente, son mentalidades propias del romanticismo y de la cultura burguesa, los mismos sujetos que impulsaron la anomia <sup>392</sup> en la cultura urbanística, como un movimiento programático de acciones colectivas que segrega a los individuos en el mismo medio por diferencias adquisitivas o materiales, donde la ciudad, a pesar de mantener los mismos sistemas sociales, ha reclamado un cambio que poco o nada se ha dado, y la urbe deja de ser el compendio del progreso material y una oportunidad para favorecer a la sociedad, pasando a ser un ineficiente instrumento ideológico que privilegia a unos pocos.

El círculo vicioso “crecer para producir y producir para crecer” es la dinámica de la metrópoli universal. Un proceso cada vez más elaborado de las categorías de lo moderno que, en este caso, se refieren a los movimientos culturales ligados a lo urbano y que interceden en la elaboración sostenida de los procesos de la congestión. Con ello, las áreas urbanas adoptan una forma policéntrica, como la ciudad de Londres o Milán, cuyos centros se apoyan en subcentros o agregaciones que actúan como zonas de actividad en tejidos urbanos preexistentes de naturaleza aglomerada. Estos nuevos desarrollos se ven influenciados por los recursos

históricos, económicos o residenciales del lugar, en tanto que el principal activo es la industria ligada al comercio y a la población que se irradia a través de un lugar o de pequeños núcleos a partir de un centro consolidado. La diferencia con el contexto norteamericano es que este le asigna el valor a las áreas urbanas por sus potencialidades remunerativas en tamaño y altura, ya sea en el centro urbano en predios comerciales o en áreas potencialmente lucrativas, sin que posean necesariamente un trazado urbano.

Así mismo, en el sustrato estadounidense, el valor del medio urbano es indiferente a su localización, ya que el núcleo central, la periferia o el suburbio están adecuados a los sistemas de circulación, ya sea de vehículos, población, materias primas, etc., pues la población, por lo general, está fuera de las áreas de actividad laboral o industrial, ya que las vías férreas y los caminos establecen la conexión entre el corazón de la ciudad y las áreas de trabajo, sean estos de servicios o manufactura.

Si bien la dicotomía entre el campo y la ciudad puede llegar a ser un argumento a favor de la congestión, puesto que fue superada en el imaginario colectivo de los habitantes urbanos, la discusión de la añoranza por los valores bucólicos perdidos se vio comprometida por las fuerzas productivas y su racionalidad ideológica, siendo suplantada por otras expresiones o significados, y puesta en práctica de manera extensiva en la ciudad, por medio de expresiones como el parque, la alameda o el antejardín. Del mismo modo, se pretende impulsar este debate, más en el contexto europeo que en el norteamericano, subrayando la importancia de la evocación y la reflexión sobre campo, la naturaleza y la vida rural como una doctrina social válida en la permanente lucha por la restitución de los verdaderos valores de la ciudad, que son aquellos que se

---

<sup>392</sup> La anomía es concepto durkheimiano que expone la desintegración de la comunidad urbana por antagonismo e insolidaridad entre las diferentes clases sociales, las cuales evolucionan de un estado de articulación con los órganos administrativos, laborales o culturales a una desarticulación de los mismos por el paso de un estado a otro, una desarticulación entre trabajo y capital, o entre los mismos individuos y sus factores de ingreso o educación. Así, “la evolución está señalada fundamentalmente

por el paso de sistemas sociales en los que son relativamente semejantes los individuos (sociedades de solidaridad mecánica), a sistemas sociales en los que los individuos asumen papeles diferenciados (sociedades de solidaridad orgánica). (230). **Lugan, Jean-Claude.** *Éléments d'analyse des systèmes sociaux*. [trad.] José Barrales Valladares. 2. México : FCE , Fondo de Cultura Económica, 1983, 1995. Pág. 203

originaron en el espacio físico original de la producción, la salubridad y la reflexión.

En este contexto, la congestión tendría que adaptarse a las condiciones ambientales y formalistas de una ciudad equilibrada con la naturaleza, pero esta postura en realidad no existe, es apócrifa y es tomada a la inversa, en tanto que las “leyes naturales” y los sistemas sociales y culturales históricamente arraigados ceden ante las formas y las disposiciones fabricadas para el mantenimiento del medio urbano y su carácter circunstancial <sup>393</sup>. De aquí la validez de los procedimientos científicos de intervención y análisis como la congestión, la cual se establece en medios urbanos favorables, críticos o que presentan graves dificultades en sus estructuras generales, pues la norma es la transgresión del medio construido, en donde el ambiente positivo o el beneficio colectivo está constantemente minado por la inseguridad, el desempleo y el fracaso.

Una percepción crítica de este contexto entre campo y ciudad, vista como una posible conciliación entre las transformaciones colectivas y la permanente evolución de la urbe, persiste en el imaginario de teóricos y arquitectos, debido a que esta no deja de ser una convicción, más que una figuración o una expectativa, que va más allá de la aplicación de los mecanismos urbanos entre el individuo, el medio construido y la naturaleza, en tanto que, a pesar de estar detectado el problema del hacinamiento y la conflictividad de las aglomeraciones urbanas, en donde no tiene cabida la preocupación por el medio ambiente, aún prevalece la esperanza de solucionar la problemática de la ciudad congestionada y su implicación social. Tal como lo expresa F. Choay:

---

<sup>393</sup> El triunfo de la modernidad racionalista es el triunfo de sus procedimientos, entre los cuales se encuentra la congestión, que, aparte de la concentración y la aglomeración excesiva de personas y actividades en espacios igualmente multiplicados, también es producción, consumo y comunicación, sin que importe el contexto en el que esta se ubique. De esta manera, el retorno a la naturaleza o a las “leyes naturales” se torna artificioso, ya que la sociedad entra en un estado de dependencia y sumisión debido a los procedimientos técnicos y de poder que cada vez más avanzan en sincronía con el progreso y que para obtener estos beneficios debe dominar la naturaleza. En

“La nostalgia que siente el ciudadano con respecto al campo y el campesino con respecto a la ciudad traduce una aspiración profunda, que no deja de aumentar con el tiempo. Los progresos técnicos trasplantan la civilización urbana al campo y, recíprocamente, vuelven a introducir la naturaleza en el corazón de la ciudad. Desde hace más de una generación, se protesta contra la congestión de las ciudades y se reclaman ciudades más espaciales y más verdes. Estos deseos tienen como corolario la descongestión de la red de calles y la puesta en práctica de un sistema de transportes adecuado. La ciudad de mañana llevará sus fronteras mucho más lejos de lo que hoy están y hará desaparecer a la vez los conglomerados anárquicos, de funciones incoherentes, y el hacinamiento de sus inmuebles que serán sustituidos por unidades mucho más pequeñas <sup>394</sup>.

La ciudad europea, así como la ciudad norteamericana, ha tenido áreas de actividad opuestas, debido principalmente a diferencias geográficas y políticas evidentes que implican un tipo de acción distinto sobre el territorio y la economía, así como, las divergencias sociales, en cantidad y calidad, entre la población, la fuerza de trabajo y su comportamiento en los diferentes frentes de producción, diferencias que han creado ambientes de trabajo y de vivienda específicos. Las ciudades, históricamente, han entablado relaciones similares en las que las áreas urbanas han desempeñado tres funciones críticas distintas: “Crear un espacio sagrado, proporcionar una seguridad básica y albergar un mercado comercial” <sup>395</sup>. Estas acciones sobre las áreas urbanas, en el caso europeo, optan por diferentes formas espaciales de movilidad y de actividad, ya que la urbe europea, más que la ciudad norteamericana bajo las mismas ca-

el texto *Crítica a la Modernidad* se analiza ampliamente este debate. “La historia de la modernidad es la historia de la ruptura, lenta pero ineluctable, entre el individuo, la sociedad y la naturaleza.” (262) **Touraine, Alain.** *Critique de la modernité*. [trad.] Alberto Luis Bixio. 2. México : Fondo de Cultura Económica, 1992, 2006. Pág. 154 <sup>394</sup> (366) **Choay, Françoise.** *L'urbanisme: utopies et réalités*. [trad.] Luis del Castillo. 2. Barcelona : Lumen, 1965, 1976. Pág. 278 <sup>395</sup> (367) **Kotkin, Joel.** *The city : a global history*. [trad.] Francisco Ramos. Barcelona : Debate, 2005, 2006. Pág. 21

racterísticas, se compromete históricamente con su pasado, consolidando unos procesos definidos de apropiación de su entorno, en los que el contexto general del campo o la ciudad se ha convertido en un escenario alternativo de productividad y ha creado condiciones idóneas para el afianzamiento de cualquier medio de producción o de relación funcional. A partir de lo anterior, la congestión opta por continuar situaciones que le aseguren los máximos beneficios mediante intervenciones efectivas y solventes sobre el territorio, ya sea por la inversión económica o en infraestructura que pueda servir para orientar productivamente el conjunto de habitantes que se establecen o para canalizar su crecimiento.

La ciudad es un área lucrativa única, domina tanto los tejidos preexistentes como los nuevos, y su accionar fomenta la desigualdad debido a la heterogeneidad social. En ella, converge una ideología en pro de la fuerza del trabajo y de la producción, sus axiomas son dinámicos y determinan la organización del espacio de los centros urbanos. La fuerza de esta contemporaneidad sobre la urbe norteamericana ha creado procesos de desarrollo y evolución en los que se superponen las áreas de desarrollo comercial, que incluyen la vivienda y los equipamientos, sobre las antiguas áreas de los primeros asentamientos. Acciones que la ciudad europea no puede modificar o ejecutar con la misma facilidad. La razón por la que las funciones enunciadas anteriormente prevalecen

---

<sup>396</sup> La Ciudad Europea a diferencia de la Ciudad Norteamericana contiene los lazos con el proceso de creación, donde la misma acción de excavar la tierra y crear un surco desde épocas muy remotas le confería condiciones de sagrado al lugar y a la ciudad que se estaba planteando. Así, los conceptos de “muro” (lo sagrado) y “extramuros” (lo no sagrado) a lo largo del proceso histórico sirvió para establecer actividades en beneficio de la ciudad o en contra de la ciudad. Esta referencia en la Ciudad Europea, es una de otras tantas de similar naturaleza que se podía enumerar, siendo lo importante en el caso de la congestión, en que las referencias cualitativas y cuantitativas entre la realización del espacio norteamericano contra el contexto europeo, es donde esta especifica su carácter de no sagrado o de no poseer coherencia simbólica que le permite en las ciudades emergentes implantarse con impunidad, ya que solo promueve enlaces financieros, productivos o especulativos. En el texto *Idea de Ciudad* no habla de estas referencias. “Los autores modernos enfocan siempre la elección de un terreno para la fundación de una ciudad desde la perspectiva de la economía, la higiene, los

sobre “lo sagrado” del territorio <sup>396</sup> es la capacidad del cambio social del habitante urbano estadounidense sobre su homólogo europeo, que mal o bien se ha adaptado a nuevos procedimientos de intromisión objetiva sobre la base ética y moral de la utilidad y de la propiedad de lo que les rodea, acciones que se caracterizan por ser más “racionales” y menos humanísticas <sup>397</sup>. Si bien esto ha permitido avanzar en el terreno del ascenso social y en la superación económica, el área de “lo sagrado” se visualiza como la defensa de la obsolescencia en la que la ética no estaba divorciada de la ley, ya que ciertos programas de acción o modelos de ordenación no han podido superar la dialéctica moderna en su orientación pragmática y funcionalista.

### 3.5 La congestión progresista, el entorno norteamericano

“Henry James se dolió del signo que iba adquiriendo la evolución de su ciudad natal —Nueva York— después de una primera etapa de admiración hacia ella. El ataque más directo y explícito es el contenido en su obra *The American Scene*, publicada en 1907 en forma de relato narrado por un expatriado al volver a visitar el país de su nacimiento. En ella habla del caos de la ciudad, y hasta la propia silueta arquitectónica de Nueva York ofendía su compleja sensibilidad, tan enormemente expresiva. Se quejaba de la

problemas del tráfico y los servicios. El fundador de una ciudad antigua, cuando tenía que abordar estos mismos problemas, no podía hacerlo sin antes haberlos traducido a términos míticos.” (368) **Rykwert, Joseph**. *The idea of a town : the anthropology of urban form in Rome, Italy and the Ancient World*. [trad.] Jesús Valiente Malla. Salamanca : Sigueme, 1976, 2002. Pág. 46

<sup>397</sup> Los valores sociales de las clases medias, has establecido escalas de retribución de acuerdo a su esfuerzo de producción: “Cuando el empleo financieramente lucrativo del tiempo se convierte en criterio predominante para juzgar la utilidad humana y el valor social, incluso las actividades humanas tradicionalmente más valoradas pueden llegar a ser tenidas por frívolas, vacías u objetables si se las lleva a cabo por sí mismas, y con frecuencia deben ser públicamente justificadas en función de factores más ‘concretos’, como el de la utilidad.” (222) **Gouldner, Alvin W**. *The coming crisis of western sociology*. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 76

carencia de historia y de la falta de tiempo para crear historia [...] La Historia había cedido el paso al Comercio: “La gran Ciudad se proyecta hacia su futuro como una inmensa y continua conspiración a escala de quince pisos contra la mismísima noción antigua de lo bello”. La ciudad era un ente huérfano de orden, estructura, dignidad e historia. James se refiere a ella como “el abarrotado campo de batalla industrial” y escenario del “deseo general de actuar: acción, acción, acción como fin en sí mismo; un apetito que es preciso satisfacer a cualquier precio”. Echaba en falta lo que él llamaba “relaciones sociales orgánicas”[...] 398

El sentimiento de decepción de Henry James al ver y comprender la nueva forma que había adquirido la ciudad de New York, a la que había dejado hacía mucho tiempo atrás, es una de las formas de la “experiencia personal” que se convierte rápidamente en colectiva, pues el conocimiento y los hábitos de la sociedad se enmascaran con el desarrollo de la urbe y sus modos de expresión. Así, la ciudad ya no es el lugar del individuo, sino de las organizaciones sociales y de sus reglas de convivencia, es también la que administra las diversas formas que va adquiriendo el organismo urbano, debido a que la urbe ya no pertenece a los recuerdos individuales, sino a las experiencias y actitudes colectivas, cuyo objetivo es la elaboración de representaciones arquitectónicas “legítimas” que deben contener tanto una eficacia funcional como una creatividad material en su manifestación social. Esta nueva característica que ha adquirido el medio urbano dentro de sus orientaciones “cultivantes” y pedagógicas forma parte de las formas de producción y de administración que ha logrado la ciudad por su inesperado avance y objetividad, al involucrarse al grueso de la población y con los problemas durante su desarrollo y perfeccionamiento, a pesar de contradecir el entorno urbano y sus propiedades culturales más elementales.

Esta característica del impulso dado por la novedad social y los elementos que han sido sustraídos de la experiencia de la producción urbana es

la principal característica del medio norteamericano, en tanto que se reconoce abiertamente la deuda con los procedimientos técnicos y científicos en los que las operaciones como la congestión, son uno de los orígenes de las múltiples facetas y actividades sociales y espaciales de la colectividad, y forman parte de un sistema total que impregnó la vida cotidiana de sus habitantes. Este mecanismo de intervención se convirtió en el instrumento que condicionó las actividades de la nueva nación, debido a la ausencia de estructuras históricamente jerarquizadas, así como en la negación de un grupo dominante y el presentar una insuficiencia jurídica en los aspectos de protección pública e institucional. Esto creó las condiciones necesarias para la imposición de procedimientos de transformación, en la mayoría de los casos desfavorable a los entornos urbanos y rurales que se caracterizan por el manejo de procesos de crecimiento e inversión económica que configuran la libertad del individuo y que le sirven para gestionar su futuro de la manera que se considere más conveniente.

Casi cualquier acción o circunstancia que implique movimientos o interacciones entre los moradores y el territorio estadounidense servirá de ejemplo para explicar el desarrollo del entorno, del campo o la ciudad, ya que el utilitarismo tradicional de la clase media casi siempre estará de por medio y casi todas sus actividades se pueden catalogar de extremas, porque no hay mediación o conciliación entre los diversos actores. Esto lleva a consecuencias inmediatas en las intervenciones generales en planes o proyectos que se clasifican por su éxito o su fracaso.

De esta manera, las intervenciones en el campo de la arquitectura y el urbanismo formaban parte del sinnúmero de actividades que podía ejercer cualquier persona en Norteamérica, esta “erudición” fue creada a partir de la filosofía utilitarista y optimista que prevalecía en el entorno social de la nación. Bajo este molde de la prosperidad, aparecen las palabras de Daniel Burnham y Edward H. Bennett, en la memoria para el plan de expansión para la ciudad de Chicago de 1909 (Fig. 250-252),

---

<sup>398</sup> (491) **White, Morton y Lucia.** El intelectual americano contra la ciudad. [aut. libro] Lloyd Rodwin, Giancarlo De Carlo y et al. [trad.] Rafael Albu. The Future Metropolis. Seix Barral : Barcelona, 1960, 1967. Pág. 259



Fig. 250. El plan de Burnham y Bennett, sistema general de parques y boulevares propuestos, placa CIII, Chicago, 1909.



Fig. 251. Boulevard propuesto del plan de Burnham y Bennett mirando hacia el norte desde Washington Street, placa XCII.



Fig. 252. Diagrama General de Carreteras del exterior Circundante o Irradiadas desde el exterior de la Ciudad, "Plan de Chicago", la placa XL.

que afirman que las actuales condiciones de actividad de la ciudad, de riqueza y gestión administrativa, dan como resultado una serie de iniciativas proclives a una manifiesto positivista en una abigarrada fe en el progreso urbano pos-industrial, y que;

[...] ha llegado el momento de mejorar las condiciones de vida. Los hombres están convencidos de que el crecimiento sin forma de la ciudad no es ni económica ni satisfactoria, y que el hacinamiento y la congestión del tráfico paralizan las funciones vitales de la ciudad[...]<sup>399</sup>.

Así, la urbe se presentaba como una acumulación natural de usos y actividades en la que la densidad y la concentración de edificaciones en altura se consideraban como una serie de dinamismos manifiestos del

planeamiento básico que se realizaba en la ciudad norteamericana gestionada por motivos económicos y políticos de amplia aceptación que no desfiguraban los logros de la urbanización y su transformación, siendo afirmada, en ese momento, como congestionada. La visión utópica de la lectura que hacían de los hechos arquitectónicos y urbanos del pasado reciente y el presente coincide con el punto álgido de su prosperidad, en la que es posible plantear un proceso de transición cultural por la implementación de un nuevo modelo de ciudad, aquel que estaba animado en la imaginación disciplinada de los promotores y los constructores que habían creado ciudades de la nada y que ahora recreaban modelos de la antigüedad sobre las propiedades físicas y económicas de la urbe existente. Un proceso de sociabilización entre la población desnaturalizada por los problemas urbanos y las expectativas esperanzadoras y elocuentes de un planeamiento económico orientado de

<sup>399</sup> (321), **Burnham, Daniel Hudson, Bennett, Edward H y Chicago., Commercial Club.** Plan of Chicago. New York : Da Capo Press, 1909, 1970. Pág. 1-4.



manera esteticista que prometía, de acuerdo con un plan urbanístico, más riqueza y bienestar.

Por su parte, la congestión en el caso norteamericano es la instrumentación de un tipo urbano comprobado, como en el caso de Chicago, para dar coherencia y compatibilidad a un ideal de ciudad muy criticado en el que no existía un examen puntualizado de lo que se había creado bajo los parámetros de la noción de renta de la tierra, la compra y venta de terrenos y una estructura orientada a la producción y circulación del espacio construido, considerado apropiado para las expectativas de la construcción, sin que mediasen objetivos o condiciones socioculturales. El plan de Burnham y Bennett <sup>400</sup> es la segunda actualización del tejido urbano de Chicago que, gracias a un marco legal y normativo, persigue un ordenamiento asociado a un proceso culturalista, dando solución a los problemas causados por la primera aglomeración de actividades, por medio de la aplicación de una forma a la ciudad y con la expectativa de superar los procedimientos de dominio espacial que se habían aplicado con anterioridad.

La posibilidad de incorporar una serie de patrones formales a la urbe productiva, en este caso modelos historicistas a las ciudades norteamericanas, es la manera en la que los procesos sociales se relacionan directamente con los procesos mercantiles, en tanto que las construcciones deben reflejar una expresión artística, acorde con las inquietudes éticas y utilitarias de las clases medias, con una serie de recursos compositivos de origen historicista que recuerde un pasado glorioso de una cultura afín a las iniciativas de los pioneros. Esto con la intención de perfeccionar y de ampliar el alcance social del modelo especulativo que estaba

siendo utilizado. Su referencia directa son los atributos legendarios de un pasado reciente que, en este caso, es la capacidad que tiene el tejido urbano de compaginar sus comprobadas condiciones técnicas con un modelo esteticista que ya había mostrado su capacidad de reproducción en Europa con el clasicismo o los movimientos similares al romanticismo. La intención era dar más capacidad y eficacia a la ciudad y a sus habitantes bajo un escenario glamuroso. La opción planteada por D. Burnham y E.H. Bennett es la de la forma por la forma, con el consenso y la incorporación real de un modelo efectivo en el que se ha integrado la ciudad del capital con el estilo dieciochesco, cuyo objetivo es paliar los efectos rigurosos e improductivos de la congestión, como un instrumento institucionalizado de la especulación.

“El plan francamente tiene en cuenta el hecho de que la ciudad estadounidense, y Chicago por excelencia, es un centro de la industria y el tráfico. Por lo tanto se presta atención a la mejora de las instalaciones comerciales, a los métodos de transporte para personas y mercancías; a eliminar los obstáculos que impiden u obstruyen la circulación, y al aumento de la comodidad. Se concluye, también, que una buena mano de obra requiere un alto grado de confort en las casas de los trabajadores y sus alrededores, con una amplia oportunidad para que el descanso y la recreación se produzcan, sin la cual todo el trabajo se convierte en monotonía. Entonces, también, la ciudad tiene una dignidad que debe mantenerse, y el orden es esencial para el progreso material. En consecuencia, el plan prevé imponentes agrupaciones de edificios públicos y relaciones recíprocas entre dichos grupos. Por otra parte, la consideración se da al hecho de que con toda probabilidad, Chicago, dentro del curso de la vida de las personas que ahora viven, se convertirá en una ciudad más grande que cualquiera existente en la actualidad, y que por lo tanto

---

<sup>400</sup> La primera actualización era la World's Columbian Exposition de Chicago en 1893, donde se da por terminado el individualismo en arquitectura y comienza el corporativismo o el hacer ciudad mediante planes generales orientados por comités y organizaciones. A la cabeza de estas formaciones se encontraban los fair's progress, que procuraban el embellecimiento estético de la ciudad a la par del crecimiento económico mediante el patrocinio de obras y estudios impulsados por la toma de consciencia de clase y del poder político que poseían. El texto *Urban Design the American Experience* resume las consecuencias de dicho proceso en la ciudad mediante la apertura de la Exposición Mundial de 1893. “[...] El plan básico axial y la arquitectura clásica de la

Exposición Mundial creó una gran impresión en la gente que la visitaba. El objetivo del complejo estilo renacentista era impartir un sentido de dignidad y belleza, así como dar comodidad a sus usuarios. El Tribunal de Honor era considerado un completo entorno urbano contemporáneo, estaba limpio y resuelto; era una composición unificada y funcional. La exposición demuestra las características de lo que se convertiría en el movimiento City Beautiful: amplias avenidas, vistas terminales y monumentales, arquitectura neoclásica”. (369). **Lang, Jon T.** *Urban design : the American experience*. New York : Van Nostrand Reinhold, 1994. Pág. 44

los planes de expansión de hoy tendrán que ser complementados en un futuro no muy remoto. Dándose la oportunidad para que dicha expansión está prevista<sup>401</sup>.

De acuerdo con las palabras de D. Burnham y H. E. Bennett, la urbe económica norteamericana se había afianzado en el esquema director, en el cual prevalece la parcela urbana en una grilla autosuficiente sin ninguna clase de monumentalidad, pues el orden y el control de los procesos y actividades del plan propuesto cuentan con la ventaja de no interponérsele a estas primeras iniciativas que le dieron la forma básica: la inversión privada, la autonomía del individuo y la capacidad de transformación, actuaciones que hicieron posible la realización de la ciudad. Lo que hacía falta en este prototipo de metrópoli era una ampliación de los sistemas existentes, tanto económicos como físicos, para dotar de mejores medios ambientales y procedimientos artísticos a un conjunto urbanístico que se destacaba por el rigor y la frialdad de sus condiciones civiles. En este escenario, el espacio público se encontraba bajo unas condiciones especiales, dotarlo de servicios públicos e infraestructura, que es el soporte de una posterior redensificación que se asimila a condicionar el suelo urbano para que pueda sustentar la congestión. Si bien este sistema de densidades y volúmenes es ajustado como austero y no posee otros sistemas complementarios que lo refuercen y lo integren a las nuevas aspiraciones sociales de la clase media, este debe crearse con base en un pasado histórico inexistente. De aquí la vuelta a los estilos

europeos que pudieran suplir la falta ilustrativa de mejores o más adecuadas manifestaciones socioculturales y, de esta manera, la congestión, siempre presente en las ciudades fronterizas, condicionó la urbe a la búsqueda y a la reflexión sobre formas espaciales yuxtapuestas en la aglomeración majestuosa de lo propuesto enfrentada a la realidad preexistente. A partir de ese momento, arquitectos y urbanistas se empeñaron en buscar una identidad afirmativa, una búsqueda de la tradición de las *beaux arts* en la ciudad, pero al estilo norteamericano, sin que se diera la aplicación directa de esa práctica de la composición, sino que esta se encontraba pergeñada por la experiencia especulativa y del libre albedrío de sus delineantes o promotores arquitectónicos y urbanísticos.

Chicago, como tipo exploratorio de la ciudad norteamericana, se concebía como un antecedente del crecimiento exitoso de las urbes de comienzos humildes y de las naciones jóvenes. De igual forma, esto se evidenciaba en el producto y el resultado lúcido de las características físicas del progreso material de la ciudad, del dominio de la naturaleza y de su lucha en contra de ella, siendo a la vez transformación y explicación de los fenómenos que habían sido dados por la revolución industrial. Con ello, Chicago se enorgullecía de sus logros sociales y de la vertiginosa expansión de sus obras civiles. Si bien esta situación era *sui generis* en el mundo civilizado, por ser el exponente más lúcido del progreso norteamericano, en aquella época se reprochaba igualmente este producto desde el punto de vista del estilo, un concepto reiterativo en este documento que orienta la explicación de la congestión, de las formas de las edificaciones<sup>402</sup> y de los grupos financieros que lo produjeron

<sup>401</sup> (321) **Burnham, Daniel Hudson, Bennett, Edward H y Chicago., Commercial Club.** Plan of Chicago. New York : Da Capo Press, 1909, 1970. Pág. 1-4.

<sup>402</sup> Montgomery Schuyler, en su artículo "Last Words about the World's Fair" de 1894, ensalza las virtudes formales de la exposición Colombina de Chicago, sustentando el éxito de los arquitectos y de las nuevas formas que allí se dieron y que en sus propias palabras esto constituye una "contribución útil e importante para el desarrollo de la arquitectura". En el texto *Architectural Theory Vol II*, se hace referencia a este crítico de la arquitectura. "Entre los críticos más destacados de arquitectura de finales del siglo XIX era Montgomery Schuyler, quien en 1891 estuvo activo en el inicio de la *Architectural Record*. Escribió ensayos sobre una amplia gama de temas, desde Leopoldo Eldlitz a la neorrománico de Arquitectura de Chicago, pero aquí se vuelve su

mirada a la Exposición Colombina en Chicago en 1893. Aunque los críticos posteriores, liderados por Louis Sullivan, criticó fuertemente los edificios de la Exposición, ésta no era la impresión apuntalada por la mayoría de los arquitectos o los observadores de la época." (370) **Schuyler, Montgomery.** Last Words about the World's Fair. [aut. libro] William H Jordy and Ralph Coe. American Architecture and Other Writings., Cambridge, MA. : Harvard University Press, 1961, 1894, págs. 571-3. tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 60

<sup>403</sup>, pues el sistema de ciudades norteamericanas, específicamente su entorno social, asumía de forma recíproca y hasta solidaria las malas condiciones existentes, porque se entendía que la vida en la ciudad era la hacedora del bienestar, a pesar de *los guetos*, o *slums*, y el elevado costo de la vida en general.

La ciudad era vista como el lugar de oportunidades donde las esperanzas depositadas por sus habitantes eran proporcionales a las potenciales condiciones económicas y sociales del nuevo territorio. La expectativa era que los habitantes de la urbe congestionada podrían llegar a poseer beneficios similares a los de los especuladores y los comerciantes que habían elaborado el entorno de la ciudad en donde vivían; un enriquecimiento rápido en un lugar potencialmente rico, donde el ciudadano del lugar, indiferente socioculturalmente, mediante unos aceptados procedimientos laborales o financieros, tenía la experiencia directa sobre el suelo urbano que, durante esta época, era concreta y favorable. Esto quiere decir que, en Chicago, la vida urbana congestionada era positiva, porque estaba ligada a una situación sociopolítica providencial que era aceptada como parte de la realidad de una vida social empeñada en el dominio. Estos hechos, comparados con lo que sucedía en Londres <sup>404</sup>, donde si bien existía la segregación de clases y un aumento significativo

de los procesos de la congestión por el aumento desproporcionado de la población y sus deficientes sistemas residenciales, era mirada de manera negativa por los mismos hechos que, en las urbes norteamericanas, eran encarados como positivos, estas mismas condiciones, en ambos contextos, resultaban contrarias o desfavorables para el habitante o el inmigrante, como las interacciones sociales que pudieran realizarse sobre el tejido urbano.

Así, estas cualidades de la metrópoli eficaz pensada desde la congestión, sin dejar de ser un reclamo estético, serían una realidad en el planeamiento que Burnham había planteado para la ciudad de Chicago. Si bien se pretende embellecer, planificar y rehabilitar, su objetivo era hacer espacialmente rentable la ciudad mediante operaciones racionales y ornamentales. De igual manera, se concebía la ciudad como un nuevo centro de inversiones, donde se pudieran esgrimir las deficiencias sociales que eran comunes a casi todas las grandes ciudades de los Estados Unidos como parte de un plan integral de expansión de la urbe futura y para corregir las áreas en decadencia funcional. El resultado sería que la cuantificación objetiva de sus propuestas llevaría de nuevo a la ciudad a las manos de los burócratas y los gestores inmobiliarios, así como sus acciones de construcción y su configuración urbana y arquitectónica se

---

<sup>403</sup> Existía una amplia crítica sobre la ciudad de Chicago y el estado de malestar social que este medio había creado. De esta manera, existían denuncias sobre el sistema con base a la productividad que manejaba la ciudad, como una consciencia de los conflictos que respaldaban a las sociedades directamente afectadas. Una de estas críticas se dirigía a la revista *the Inland Architect* como órgano oficial de la arquitectura en Chicago y su falta de crítica social. “En respuesta directa a la crítica contemporánea de Chicago como un lugar peligroso y poco natural, controlado por un sistema económico moralmente cuestionable, desenfrenado por un adquirir una impresión cultural y cargado de perturbación social, la revista *the Inland Architect*, creaba una imagen de mostrador, de la ciudad construida como el resultado natural de un medio ambiente generoso y bienhechor.” (320). **Merwood, Joanna**. *Western architecture: regionalism and race in the Inland architect*. [aut. libro] Charles Waldheim y Katerina Rüedi. *Chicago architecture : histories, revisions, alternatives*. Chicago : Univ. of Chicago Press, 2001, 2005. Pág.14

<sup>404</sup> La lucha por el ascenso social en los Estados Unidos da como resultado una amplia variedad de estratos socioeconómicos, entre los que se encuentran las denominadas *infraclases*, algunas de las cuales ralentizan su progreso por las duras condiciones que

le impone el mismo sistema utilitarista de clases. El documento *Estructura de clases* en las sociedades avanzadas da cuenta de este fenómeno social donde la formación de grupos de status adquiere formas urbanas y tendencias de agrupamiento de acuerdo con su condición adquisitiva, creando diferencias notables con otros grupos sociales, siendo mayor esta diferencia en los barrios o urbanizaciones que reflejan el estado de diferenciación social, siendo aún más pronunciado en los países europeos como Inglaterra. “[...] la existencia de una amplia *infraclase*, como sucede en Estados Unidos, atraviesa parcialmente cualquier contraste claro entre ‘barrios de clase media’ y ‘barrios de clase obrera’, aunque en ningún sentido obvia la cuestión. Más aún, la discriminación de clases en un barrio puede ser contrarrestada en la medida en que las entidades nacionales o locales intervengan en el ‘mercado libre de la vivienda’ mediante una planificación de los barrios. Pero la fuerza de la tendencia hacia la separación por barrios es innegable, especialmente en las sociedades capitalistas ‘de larga tradición, como Inglaterra.’” (371). **Giddens, Anthony**. *The Class Structure of the Advanced Societies* (La Estructura de clases en las sociedades avanzadas). [trad.] Joaquín Bollo Muro. Madrid : Alianza, 1973, 1979. Pág. 216

realizaran gracias a impuestos y contratos directos sobre las mismas directrices especulativas que décadas atrás habían hecho posibles sus primeras edificaciones, olvidándose de las propuestas de servicios colectivos que cualificarían las condiciones de vida con la realización de un mejor sistema residencial y un nuevo enfoque cultural que no se proporcionó, tal como lo refiere el texto *American cities and technology*.

“El plan tenía como objetivo restaurar la armonía del caos étnico que era Chicago, por intermedio de “cortar nuevas vías, eliminando los barrios marginales, y ampliando los parques” y para hacer frente a los problemas de la famosa congestión de Chicago, que amenazaba con estrangularla a las empresas.”<sup>405</sup>

El plan de Burnham cuenta con términos adecuados a los requerimientos de la metrópoli, como la densidad, la circulación y el bienestar; es, además, una propuesta de grandes dimensiones que pretendía abarcar más de lo que se podía controlar, lo cual es una valoración, más que una evaluación positiva, de las dimensiones del ente urbano y su perspectiva hacia el futuro mediante la ampliación y la creación de avenidas, la mejora en los sistemas de transporte masivo, el desarrollo urbanístico de una orilla del lago Michigan y la creación de un centro cívico. En sus palabras, y en las de sus críticos, esto era la aceptación positiva del origen de clase y de sus actividades comerciales que formalizó, equivocadamente o no, un tipo de ciudad que acentuó dramáticamente sus deficiencias, pues el plan propuesto justificaba los procedimientos de la congestión en sus funciones de control, ocupación y gestión del suelo, retrocediendo en los verdaderos objetivos de una planificación real.

“Por encima de todo lo demás, el *Plan de Chicago* tiene que ver con nuestros problemas vitales de la congestión, el tráfico y la salud pública. El plan pretende acabar con la congestión en la

ciudad y sus calles, y así promover la salud y el bienestar de todos. Esto hará que el tráfico sea fácil y conveniente, haciendo que las actividades sean más cómodas y más baratas, lo que aumentará la riqueza de la ciudad y el desplazamiento de sus habitantes de manera más rápida, o siendo que sea posible de otro modo. El plan dará a Chicago más y más grandes parques y patios de recreo, calles más amplias y mejores, y por lo tanto un pueblo más saludable y más capaz de llevar adelante la obra del comercio y de la civilización en nuestra gran ciudad.”<sup>406</sup>

A pesar de que, durante la Modernidad, la ciudad de Chicago ya era una sociedad industrial, más que cualquier otra a nivel global, Burnham propone un plan de expansión tradicional que contradice la idea de espacio y de forma construida hasta ese momento. Esta divagación del plan de Burnham se identifica con el beneficio comercial e incorpora procedimientos técnicos y científicos en boga que se emparentan, a modo de ejemplo, con los sistemas de tráfico modernos que estaban en pleno auge en las urbes europeas, debido a un agotamiento espacial de las vías y a un desorden funcional de las áreas urbanas tradicionales. Este nuevo orden urbano, por medio de la accesibilidad a las zonas tradicionales ya estrechas e incomunicadas espacialmente obedece a la propuesta de desarticular el control social de los valores del suelo, debido a la presión por nuevas áreas para construir y al rápido deterioro de las estructuras que, según sus promotores, no poseían objetividad futura y solo se integrarían a la comunidad por su respuesta financiera o laboral. Así mismo, en el plan persistían las contradicciones de forma, pues el denominado “orgullo cívico” de la ciudad se identificaba y fundamentaba en las edificaciones en altura, pero el plan no especifica alturas o densidades más allá de los logros que refuercen la confianza en la proporción o en la escala de su conveniencia estética por las que se vieron comprometidos los comerciantes de la ciudad, impulsores y financiadores del plan, los políticos que promovían las reformas y los urbanizadores que, con la

<sup>405</sup> (300) **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 184

<sup>406</sup> (372) **Moody, Dan W.** Wacker's Manual of the Plan of Chicago: municipal economy. Chicago : Chicago Plan Commission, 1913. Pág. 98-112.

tomado de (300) **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 194

reconversión económica de las áreas deterioradas y la expansión significativa de las clases medias, hizo que la propuesta para la ciudad se convirtiera en una necesidad objetiva del desarrollo civil, funcional y comercial.

Este procedimiento, que llamamos ideología de la congestión, favorece las contradicciones inherentes del planeamiento urbano en la medida que combate la congestión con la congestión misma, densificando áreas para descongestionar otras o diseñando inmuebles masivos que asumen la función de las áreas urbanas por su dimensión. De esta forma, la ciudad se orienta hacia la creación de las grandes magnitudes, a modo de solución o vocación del cambio demográfico, en tanto que se hace necesario aumentar la escala de las actuaciones de intervención o la introducción en el control de grandes áreas para su operación territorial o constructiva, horizontal o vertical.

Así, el surgimiento del planeamiento propuesto por Burnham deja de ser un medio tan atractivo como adecuado a la colectividad civil, debido a la pérdida de los atributos multifacéticos y complejos que eran utilizados en las antiguas estructuras urbanas, porque se perdían pequeños condicionantes que eran utilizados por modestos intereses particulares en el desarrollo urbano. Estos ordenamientos a gran escala son, ahora, unidisciplinarios y simples, debido a la necesidad de aumentar la densidad y la magnitud, tanto en sus dimensiones conceptuales como físicas, porque esta nueva concepción del espacio urbano está pensada y orientada según exigencias económicas y de producción que condicionan la superficie de las ciudades y sus representaciones a una “visión estética”

407.

---

<sup>407</sup> El principal incentivo para transformar Chicago desde el punto de vista formal era la ciudad de París, que era la referencia cultural de la renovación urbana esteticista para los norteamericanos, tanto por las personas que allí habían formado el gusto de la época y lo condicionaron, como por la búsqueda del reconocimiento cultural por medio de un necesario retomo al pasado antiguo. Estas influencias se encuentran resumidas en el texto El plan de Chicago en el documento Constructores de la Ciudad Contemporánea: “[...] el reconocimiento de que se nutría de las experiencias academicistas que se estaban dando al otro lado del Atlántico: la aportación del grupo de franceses que, siguiendo a Guadet, intentaban conciliar la ciudad eficiente heredada

La forma en la que se plantean y se construyen las áreas poblacionales o sus arquitecturas residenciales o comerciales no es un procedimiento positivista de fondo, ya que, a pesar de rechazar las culturas foráneas y buscar un estilo propio, los entes políticos y administrativos de las ciudades norteamericanas envuelven a conveniencia los proyectos o las edificaciones tecnológicamente superiores con medios tradicionales de la cultura decimonónica para su realización, como el clasicismo o cualquier vertiente estilística para la representación social. Paralelamente a estos principios ambiguos, surgen objetivos prácticos directos con la estandarización de la conducta colectiva y las pautas comprobadas de consumo para el beneficio económico que son los que estimulan el desarrollo de la metrópoli.

Críticos destacados de arquitectura de finales de los siglos XIX y XX como Montgomery Schuyler, Cedric Price y Winston Weisman evaluaron el estado del arte y la ciudad norteamericana. Ellos forman parte de las referencias recogidas en el texto *La ciudad americana*, de Ciucci Dal Co y otros, que sintetizan la crítica a las órbitas del pensamiento que aparecieron a medida que fueron surgiendo las ciudades norteamericanas, mediante su comparación con el contexto europeo.

“Schuyler, Price, Weisman atribuyen al lenguaje arquitectónico un valor instrumental y secundario capaz de presentarse en completa antítesis respecto a los atributos ideológicos que las vanguardias europeas están asignando a las nuevas sintaxis no figurativas. En América asistimos, en cierto sentido, a un constante proceso de des-ideologización de la arquitectura. Haciendo resal-

de Haussmann con una visión estética que, lejos de ser exclusivamente formal, suponía incluir la preocupación por dotar la ciudad de las necesarias prestaciones (León Jaussely, Eugène Hénard, Prost). Esta visión contenía una definición formalizadora que, abarcando toda la ciudad o gran parte de ella, no sólo se atendía a un organigrama abstracto, sino que se dibujaba adaptándose a cada sitio y lugar”. (373). **Valdivia, José Luque y Urbanismo, Universidad de Navarra Departamento de.** Constructores de la ciudad contemporánea : aproximación disciplinaria a través de los textos. Madrid : CIE Dossat, 2000, 2005. Pág. 211



tar el carácter convencional del recurso a los «estilos», el eclectismo de los años 1910-20 deja de lado la ideología orgánica, aliándose con su encarnizada rival, la ideología de la City Beautiful. 408

Así como existe un incentivo pecuniario para estimular los procedimientos constructivos que son impulsados por normas legales y de zonificación, también existe una reafirmación doctrinal que condiciona “los estilos”, porque estos son, en parte, los que promueven el desarrollo urbano y arquitectónico gracias al recurso de la forma, de lo representativo y lo cultural. De esta manera, la crítica informativa se orientó a la reafirmación de los gustos populares y a modificar diametralmente la racionalidad modernista que se estaba gestando en Chicago, debido a la adopción de una determinada apariencia física definida por espacios y elementos “recargados”, la ornamentación y los espacios que emulan una supuesta identidad nacional. Estos aparatosos edificios se convirtieron en instrumentos de una nueva forma económica y también representan una nueva condición que adquirió la congestión.

Así, la doctrina mercantilista y especulativa de las urbes norteamericanas recibe un apoyo y un visto bueno en su acercamiento estilístico a los movimientos y a las expresiones de los órdenes y los oficios artísticos, siendo elaborada y conceptualizada por las instituciones educativas o por las corporaciones financieras, así como por los críticos de la estética y las buenas costumbres, periodistas y literatos. Estas “voces autorizadas”, que son aquellas respaldadas por la influencia de la prensa o de los medios escritos institucionalizados, tanto como la naciente academia del pueblo norteamericano, resultaron decisivas para el posicionamiento de tal doctrina, pues este respaldo a “los estilos” vendría de la mano de la Exposición Colombina de 1893 en Chicago, la cual surtió el mismo efecto que la exposición universal de Londres en 1851: la fascinación por los adelantos técnicos y tecnológicos que se asumen como orgullo de la identidad nacional. La diferencia entre ambas exposiciones

estribaba en que el edificio de Londres, The Crystal Palace (1851), era superior conceptual y metodológicamente a los objetos que encerraba en sus espacios, mientras que los edificios blancos en escayola de la Exposición Colombina eran completamente inferiores a los mecanismos técnicos que promocionaban (Fig. 253-255).

Antes de la Exposición Colombina, las formas elaboradas en las edificaciones representaban un elemento de segundo orden, pues las fórmulas de composición de los estilos eran accesorios del dominio que mantuvieron las rutinas constructivas y las prácticas científicas en la configuración de la arquitectura comercial. Esta coherencia del discurso constructivo se percibía como la verdadera herramienta de la proyección arquitectónica, la ley fundamental de la naturaleza artificial de las urbes, donde los movimientos románticos y liberales no existieron hasta la llegada de nuevos parámetros comparativos con la arquitectura europea. Así, las imposiciones de los nuevos estilos se convirtieron en un recurso formal autoritario, ya que la ausencia de los cánones propios de la racionalidad estadounidense ya no era pregonada por la práctica de la nueva voluntad estilística. Estos deformaron los logros de las virtudes técnicas de las ciudades norteamericanas, pues en estas urbes, antes del advenimiento de las construcciones representativas, existía una realidad sociocultural “ideal”, a pesar de su vacío cultural. La nueva estética era avalada por la colectividad y suministraba los recursos ornamentales que habían sido determinados y formalizados por los críticos y los periodistas de la arquitectura de manera pragmática en sus artículos, a medida que se incorporaba la estilización de la nueva sociedad urbana.

A propósito de ello, Montgomery Schuyler, crítico de arte y arquitectura, elogió la Exposición Colombina con una vacilante definición:

“La arquitectura de Arcadia es una cosa y la arquitectura Americana es otra” 409.

<sup>408</sup> (331) **Ciucci, Giorgio, y otros.** La città americana. [trad.] Montserrat Alós y José Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili , 1973, 1975. Pág 397

<sup>409</sup> (370) **Schuyler, Montgomery.** Last Words about the World's Fair. [aut. libro] William H Jordy and Ralph Coe. American Architecture and Other Writings,. Cambridge, MA. : Harvard University Press, 1961, 1894, págs. 571-3. tomado de (293)



Fig. 253. La Exposición Colombina o la “Ciudad Blanca” fue construida en un parque de 290 hectáreas de extensión. El encargo de los parques fue encargado a Frederick Law Olmsted, y la coordinación de los pabellones a Daniel Burnham.



Fig. 254. Café de la Marina, Exposición Colombina de Chicago, 1893.



Fig. 255. Estatua de la República (derecha) y la cuenca principal y el Tribunal de Honor, Fotografía de Frances Benjamin Johnston, 1893.

A partir de ese momento, los recursos formales se concebían indispensables para el beneficio social de la nación, en tanto que estos darían los mismos beneficios que las prácticas científicas, pero, después de la entrada a escena de las categorías figurativas de la Exposición Colombina y la propuesta del plan Burnham para Chicago, las formas exteriores ganaron protagonismo y se incorporaron ambiguamente, entre la ideología foránea, la victoria de la academia y la autocultura norteamericana, pasando al pensamiento mercantil de las ciudades, debido a las anarquías urbanas que reinaban, lo intocable de las transacciones inmobiliarias y el afianzamiento de las clases populares en la ciudad que hicieron cambiar de estrategia a los *managers* de la ciudad.

Henry Adams, por ejemplo, señaló que la exposición fue “la primera impresión del pensamiento norteamericano como una unidad”, mientras que Eliot Charles Norton, presidente de la Universidad de Harvard, vio las “magníficas” estructuras como la producción de un “efecto extraordinario”. Schuyler sigue a estos dos

hombres en su alabanza, pero con una salvedad muy interesante. A principios de esta revisión había alabado los edificios (era crítico del pabellón del Transporte de Louis Sullivan) como “el grupo más admirado de los edificios jamás construido en este país”. En un análisis posterior, que pasa a explicar qué quiere decir con esta afirmación, Elogia a la unidad de su lenguaje formal (Renacimiento), de nuevo a su magnitud o la escala colosal, pero, sobre todo, alaba la teatralidad o el poder de la ilusión fantástica.  
410

En esta referencia, L. Sullivan aparece como un arquitecto traidor a la causa de Colombina, un rebelde opuesto abiertamente a los valores utilitarios, cuyos comentarios eran desfasados de las condiciones generales impuestas por la exposición, las cuales se caracterizaron por una arquitectura recargada de alusiones al Renacimiento y al Clasicismo, así como por un planteamiento urbanístico alusivo al paisaje bucólico de lagunas, islas arboladas y prados que hizo mella en el público visitante de forma positiva en general. Caso contrario, la exposición y su entorno

**Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 60

<sup>410</sup> (370), (293) Ibíd, Pág. 60

administrativo fueron catalogados por L. Sullivan como de “un exhibicionismo desnudo de charlatanería en la cultura feudal superior y dominante” <sup>411</sup>, eclecticismo que dominaría el panorama de las ciudades de ese momento en adelante, organizada por aquellos que fueron los primeros en advertir sus posibilidades comerciales. “El mercado estaba preparado por la imbecilidad del populacho, de los grandes hombres de negocios y los educadores eminentes” <sup>412</sup>, pregonaba Sullivan, a la vez que afirmaba que cualquier acción, a favor o en contra, no podría evitar ya el ascenso del eclecticismo en la arquitectura y el diseño urbano.

Esta nueva condición de las artes en la colectividad no modificaría las realidades de la congestión ni aliviaría su presión sobre la ciudad, antes se le daría un nuevo impulso a los nuevos contextos urbanos, a las nuevas edificaciones, en tanto que, ya superadas las variables técnicas, estas se orientarían hacia el diseño pormenorizado de las formas exteriores que afectaron el espacio interior bajo una nueva publicidad y un nuevo sistema de vida artificial en las ciudades, como es el apartamento en los nuevos edificios residenciales, o las nuevas instalaciones de servicios públicos, ya sean hospitales, estaciones, bibliotecas, etc., inmuebles que aparecen ya en una ciudad condicionada por su entorno, por la experiencia acumulada y en la reafirmación estética de los fenómenos expresivos, después del asentamiento y la sustentación de los valores propios que hicieron de Estados Unidos una potencia mundial con políticas expansionistas hacia principios de siglo XX, pues la nueva elaboración vitriólica de las edificaciones alimentó la especulación cultural e inmobiliaria.

La congestión, sinónimo de los procesos de producción en la ciudad, es cada vez más refinada y consecuente con el medio urbano norteamericano de principios del siglo XX, pues “los rascacielos representaban la

aplicación de todos los recursos de la ciencia y de la inteligencia imaginativa al arte de la construcción” <sup>413</sup>. De igual manera, existía la otra parte, la visión negativa de la congestión, que persistía en la consciencia de la colectividad como un disolvente de las tradiciones y de las condiciones óptimas de vivir en la ciudad, la principal causa del desorden y el deterioro de las áreas urbanas, debido al uso intensivo y el tratamiento descuidado que se le daba a los equipamientos, a la vivienda, a las infraestructuras y al medio ambiente. Si bien no ha habido oposición pública al progreso material, ni al orden o al método adecuado para el desarrollo de la sociedad, otros pensadores opinaban que debería de existir otra manera de encauzar las transformaciones en la sociedad civil. El principal detractor de esto es Lewis Mumford quien, a lo largo de su dilatada carrera, expresó constantemente sus opiniones con respecto a cómo se había creado la ciudad estadounidense, no solo en el Medio Oeste, sino en todo el contexto de la historia de la arquitectura, esto le servía de base comparativa a la crisis permanente de la ciudad que denunciaba. Así, se pretendía una realización de la arquitectura para las ciudades de forma razonable, esencial y novedosa, pero sin llegar a ser “adaptaciones dolorosamente arqueológicas”<sup>414</sup>.

“Fue a mediados de la década de 1920 el que conduce la crítica de la arquitectura del país y el principal portavoz de un criterio nacional para diseñar. De hecho, este fue el tema del prólogo de Mumford a la arquitectura americana del siglo XX. Allí se explica y se justifica la brecha cada vez mayor entre la arquitectura de Europa y América en la década de 1920. En su opinión, lo que era original en la arquitectura norteamericana debía encontrarse no en una única teoría coherente e impuesta desde fuera, sino en los distintos acuerdos para los nuevos tipos de edificios en la sociedad de masas, “ los edificios de oficinas, los lofts, las fábricas,

<sup>411</sup> (336) **Sullivan, Louis H.** The autobiography of an idea. [trad.] Luis de Cabrera. Buenos Aires : Infinito, 1924, 1961. Pág. 232

<sup>412</sup> (336) *Ibíd.*, Pág. 232

<sup>413</sup> (266) **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 533

<sup>414</sup> (374) **Mumford, Lewis.** Sticks and Stones: A Study of American Architecture and Civilization. New York : Dover Publications, 1924, 1955. págs. 9-10. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 154

y los hoteles, Mumford reconoció sin tapujos su objetivo económico de obtener “la máxima cantidad de espacio rentable”.<sup>415</sup>

Mumford no era enemigo de la ciudad, sino de la manera en que esta estaba siendo gestionada. El sentido que él le confiere a la congestión es la sinrazón del exceso de formas y actividades por falta de un planeamiento coherente, que eran negligentemente gestionados por el sistema político y administrativo de las ciudades, que daban libertad de acción y de imposición, sin mayores restricciones, a los particulares o arquitectos al momento de construir, a pesar de que la sociedad poseía los recursos racionales y metodológicos de la Modernidad, así como los medios económicos a modo de sustento en la producción de edificios. Así mismo, existía el convencimiento popular de la importancia “del estilo”, que era la solución apropiada a estos problemas que aquejaban la urbe y sus edificaciones, y que los medios y procedimientos de acción urbanística habían sido desaprovechados y relegados por ignorancia y avaricia. Esto llevó al descuido de la verdadera cuestión “del estilo”, como un punto fundamental en la creación de la identidad y el sustento de la economía en las ciudades, siendo las nuevas construcciones en altura su intermediario, en tanto que son un sistema que puede cambiar no solo la ciudad, sino la sociedad de manera integral.

Mumford se refiere al uso popular que se le daba a los inmuebles y sus estilos, a partir de los procedimientos técnicos o sus cualidades constructivas que eran de uso común, y que su práctica en la ciudad se realizaba por medio de las formas estereotipadas y de sus contenidos superficiales. Según él, “nuestros arquitectos han conseguido un estilo moderno, en contraste con los europeos, sin un programa definido de la Modernidad”<sup>416</sup>. Esta desorientación, partiendo del mismo autor, es el

resultado del pragmatismo funcional de las mecánicas internas que hacen posible que el edificio funcione y responda a fines comerciales, o sea, entre mayor es la capacidad científica, mayor es la capacidad de usufructo de las variables que han sido dispuestas para tal fin, como el terreno, la legislación, la forma urbana y la mentalidad lucrativa, pero esto impide un desarrollo coherente y unitario de un estilo arquitectónico que posea la anhelada identidad territorial.

Mumford califica la situación de la urbe y su arquitectura como una “paradoja”, ya que la función combinada con una forma eficiente, a pesar de ser la solución a los problemas básicos de vivienda, servicios e infraestructura, y que ha dado coherencia a las actividades sociales con una sensibilidad apropiada, se han visto restringidas y entorpecidas por la búsqueda estilística de una arquitectura destacada, la cual busca su origen en los antiguos procedimientos formales y culturales de las épocas remotas, porque la experiencia histórica cuenta con mayor validez porque es capaz de acoger las circunstancias propias de la inversión social y financiera, además no se deslegitima, ya que aparenta fortaleza moral y ética. La presencia del estilo no solo perjudica la imagen vital de las ciudades como Chicago o New York, sino que también malgastan los valiosos recursos de la Modernidad que han creado, como es el orden racional de los procedimientos que deberían servir para una reorientación del gusto social, acorde con su inesperado progreso material y su reciente condición histórica.

“Nuestro estilo moderno surge, creo que, a partir de enfrentar directamente los problemas de la función. El desarrollo en la arquitectura a través del siglo XIX era lento y a menudo fallido, porque se había interpuesto entre la función y su expresión un conjunto relacionado con reglas y cánones - los cinco órdenes, la simetría,

<sup>415</sup> (375) **Thomas, George E.** Loss of Faith. [aut. libro] George E Thomas, Michael J Lewis y Edward Warren Hoak. American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey Church ; American architecture of the twentieth century edited by Oliver Regan wit. New York : Princeton Architectural Press, 1922, 1992, pág. 8.

<sup>416</sup> (376). **Mumford, Lewis.** Preface American architecture of the twentieth century. [aut. libro] George E Thomas, Michael J Lewis y Edward Warren Hoak. American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey Church ; American architecture of the twentieth century edited by Oliver Regan. New York : Princeton Architectural Press, 1929, 1992. Pág. 233

una preferencia por formas en piedra, el estilo histórico, y así sucesivamente. Si estamos por fin en movimiento hacia un diseño más coherente, es debido a la complicación mecánica de un edificio moderno, en que la función se convierte en insistente dándose un acatamiento a lo indispensable, de modo que, aunque a veces puede dificultar el diseño del arquitecto, cuando sus medios económicos son ajustados, lo que también le impide dedicarse a las estériles imitaciones y adaptaciones. Un edificio moderno debe por lo menos ser mecánicamente adecuado, y por una contradicción, este hecho ha ayudado más que obstaculizado al arquitecto en la creación de formas nuevas.<sup>417</sup>

De acuerdo con los ejemplos enunciados, según Mumford, la congestión es un fenómeno de la desorganización de las ciudades, así como el producto de una sociedad que se moderniza con estrategias de actuación definidas y puntualizadas, y que, como tal, necesita de unos sistemas administrativos apropiados que identifiquen los problemas y las exigencias de ese medio físico que debe adaptarse a las constantes variables y fluctuaciones de la urbanización. En la urbe, al encontrarse asociada a la producción y al crecimiento, así como las variables de uso universal para el funcionamiento de los valores colectivos, se hace necesaria la integración social en sus aspectos públicos o colectivos, ya que, en la ciudad de la Modernidad o del capital, las principales acciones son el consumo y la gestión, mientras que los mecanismos de integración se encuentran en deficiencia con respecto a otros sistemas sociales o ambientales, así como de las infraestructuras de movilidad y de servicios. Así, a manera de ejemplo, se han propuesto planes de vivienda colectiva adecuadamente localizada y gestionada para el mejoramiento del espacio público y de las necesidades de nuevas formas de residencia para combatir la congestión.<sup>418</sup> (Fig.256-260).

<sup>417</sup> (376) *Ibíd.* Pág. 233

<sup>418</sup> La Asociación de Planificación Regional de América ("RPAA"), fundada por Mumford y otras personalidades, promovía la crítica a la planificación y la zonificación en las ciudades Norteamericanas.

<sup>419</sup> "En julio de 1916, el alcalde apoyó firmemente un plan de zonificación que implementa las recomendaciones de la conferencia de 1912 sobre la planificación de la ciudad. Nueva York pronto adoptó el primer código de zonificación de la nación, el que encomendó los "retrocesos" para los rascacielos y creó la forma zigurat que caracterizó

Estos sistemas sociales, ambientales y de infraestructura fueron olvidados sistemáticamente y, después, entraron a escena dramáticamente por vía de la adopción de la zonificación <sup>419</sup>, acogida principalmente por cuestiones de la protección del uso del suelo, pero que también se encontraba asociada a la organización de los procesos sociales que hacen posible la economía de la ciudad mediante el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad general, que incluyen la asolación y la ventilación que eran medidas adoptadas para hacer frente a las epidemias, como la de tuberculosis, que causaban estragos en la población sin recursos económicos, que era la más vulnerable y, a la vez, la más necesaria, por las mismas políticas de consumo, dependencia y correspondencia que permiten la segregación social y otorgar beneficios a los que pueden adquirirlos. Estos grupos se concentraban en los inquilinatos, las llamadas "casas de vecindad", lo cual uno de los productos de la ideología de la congestión, diseñados expresamente para especular sobre las necesidades de sus habitantes.

New York fue el primer lugar donde se introdujo la zonificación en las primeras décadas del siglo XX a causa del desorden de usos y actividades y la necesidad de recualificar zonas de vivienda popular en las que se hacía necesario proponer nuevos modelos congestionados en los que, según L. Mumford;

[...] el arquitecto tiene todavía que ser ayudado por las leyes de zonificación y por las limitaciones de altura que hará que la planificación racional de barrios enteros sea posible, y al mismo tiempo tener propuestas concretas.<sup>420</sup>

las próximas cuatro décadas de la arquitectura de Nueva York." (377). **Lankevich, George J.** American metropolis : a history of New York City. New York : New York University Press, 1998. Pág. 153.

<sup>420</sup> (376) **Mumford, Lewis.** Preface American architecture of the twentieth century. [aut. libro] George E Thomas, Michael J Lewis y Edward Warren Hoak. American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey



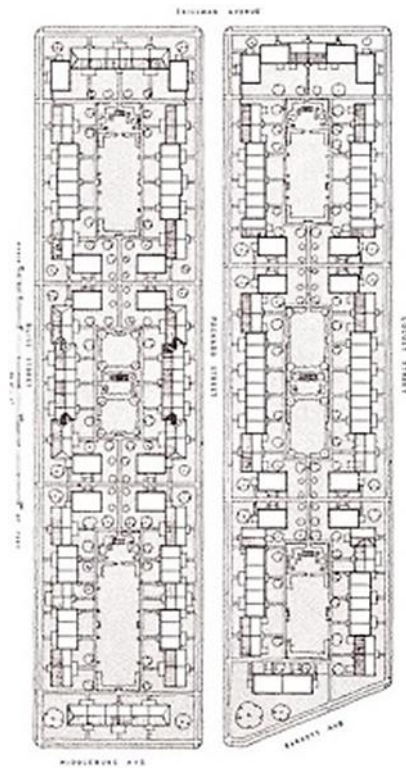


Fig. 256. Implantación de un grupo de viviendas de *Sunnyside Gardens* en el distrito de Queens, New York.



Fig. 257-258. Vista general y Plan urbanístico de *Sunnyside Gardens*, 1924-1928, Arq. Clarence Stein y Henry Wright, Frederick Ackerman y el arquitecto paisajista Marjorie Cautley.



Fig. 259-260. Vista aérea de *Phipps Garden Apartments* y de casas unifamiliares en *Sunnyside Queens*. Los inmuebles fueron construidos en la década de los años 1930.

Las condiciones impuestas por el mercado inmobiliario no podían dar respuesta a la ciudad sin el uso de la congestión, ya que los medios sociales que exigen mejores áreas de residencia y los condicionantes culturales o de representación de la ciudad hacen que se limite el proceso de creación, más que de expansión, de nuevas propuestas urbanas o edificios residenciales, ya que son las áreas más costosas, están sometidas

a la mayor presión de intereses y transformaciones y son las primeras en acomodarse a los efectos de la densificación y la congestión. Las otras áreas, las de menor valor económico se ven sometidas a la demanda de vivienda popular o a las actividades en sectores secundarios y terciarios, en combinación de usos mixtos que también se congestionan por la exigencia de nuevos suelos para actividades de producción,



comercio y habitación, creando otros tipos de congestión o formas más sofisticadas de la misma, las cuales condicionan los sistemas mecánicos y de actividad al poseer determinadas condiciones formales o funcionales para que pudieran desarrollarse a conveniencia.

La congestión apareció como la respuesta al valor del suelo, a los límites impuestos al espacio territorial y a la incapacidad administrativa de las ciudades, tanto norteamericanas como europeas, al dar soluciones básicas a las ya defectuosas condiciones del espacio urbano, ya fuera por su mala gestión, el uso colectivo desordenado y la incidencia de los conflictos sociales, unidos a la falta de servicios y al aumento de la densidad, entre otros factores a los que se puede añadir una deficiente e improvisada cultura de masas, la crisis moral del individuo, la industria utilitarista de las necesidades colectivas, etc. De esta manera, la residencia, el comercio, la industria o cualquier otro sistema de organización o actividad se convirtió en sinónimo del caos urbano, del hacinamiento, de las enfermedades y de la confusión. La imagen negativa de la congestión aumenta por los hechos refrendados por la descripción de las zonas deterioradas que sirvieron de titular a los medios de comunicación que convertían la ciudad en devoradora de sus propios hijos, lo que a su vez fue útil para el surgimiento de una serie de tesis en contra de las urbes y de la imposibilidad de una reforma, elaboradas no solo por los defensores de la ciudad tradicional o de los que creían en una ciudad vertical o en un modelo urbano diferente al surgido por la emergencia social y económica de los países desarrollados, en donde quedó patente la incapacidad de acción de los intereses creados en las planificaciones urbanas, a pesar de poseer los recursos técnicos y administrativos a la mano para detener o eludir este proceso.

Durante la crisis desatada por la congestión, se escucharon y se expusieron múltiples propuestas y soluciones frente al caos derivado del mal estado de la ciudad, entre estas voces, se encuentra la de Harold S.

Buttenheim, autor del libro *La ciudad americana*, el cual es referenciado por Robert A.M. Stern en el texto *New York 1930*.

“En 1929 Harold S. Buttenheim argumentó convincentemente por la descentralización a través de la reducción de la densidad y la introducción de un espacio abierto en el tejido de la ciudad. A principios de 1930 los argumentos hostiles contra el metropolitanismo eran comunes, y las expectativas eran altas por un nuevo urbanismo muy disperso.[...] Para muchos, sin embargo, el problema de la congestión parecía un síntoma del fracaso más grande de la organización municipal: las grandes ciudades eran, argumentaron, inherentemente ingobernables e inmanejables.

422

De igual manera, F.L.L. Wright expresó su inconformismo ante el estado de la ciudad de su tiempo y la incapacidad de esta para adoptar otras formas. Si bien es muy conocida su posición con respecto a las urbes y la crítica permanente hacia ellas, él persiste en su denuncia, no tanto contra la ciudad como tal, sino contra las condiciones estandarizadas que han afectado su configuración, la manera como fueron planteadas y diseñadas las áreas residenciales, los defectos que revisten su realización, el hacinamiento y la contaminación. También acusa de injustificables los fenómenos urbanos del comportamiento condicionado de los individuos, al agotamiento de la planificación y lo circunstancial de la vida en espacios tan cerrados. Precisa, además, que todas estas contingencias son producto de la congestión y decide replantear las bases fundamentales de su concepción las cuales observó y analizó de modo consecuente a lo largo de su carrera;

“Ser alzado gradualmente al caer la noche a la cima de un gran edificio de oficinas del centro, y poder ver cómo la imagen de hombre material, a la vez su gloria y la amenaza, es esta cosa que llamamos una ciudad. Allí abajo, crecido en una noche, está el monstruo leviatán, que se extiende acre sobre acre en la distancia.

---

<sup>422</sup> (378) Stern, Robert, Gilmartin, Gregory y Mellins, Thomas. New York 1930 : architecture and urbanism between the two world wars. New York : Rizzoli, 1987, 1994. Pág. 40

En lo alto se cierne el manto estancado de su aliento fétido, enrojecido con la luz de sus innumerables ojos, en todas partes parpadeantes sin cesar. 423

La visión intimidante que poseía Wright de la ciudad y de sus condiciones presentes no le impidió replantear sus actuaciones sobre la urbe que contemplaba en el futuro. De esta manera, su posición siempre fue antagónica, y ha estado bajo la influencia de la naturaleza en su estado puro, el trascendentalismo como guía filosófica, el mito de la frontera sustentado en la pradera y la asociación de la construcción con las virtudes del terreno y su implicación con el lugar. Sin embargo, una ciudad como New York o Chicago, debido a su extrema disposición y configuración, le obliga a dividir las críticas hacia la ciudad según va adquiriendo consciencia de las virtudes o los vicios urbanos o arquitectónicos, tanto de su identidad y de los logros en el manejo del medio construido, como de la legitimación de sus técnicas. Según Wright, “Nueva York es un tributo a las Bellas Artes, hasta donde va la decoración de sus superficies, y por debajo hay un homenaje al ingeniero estadounidense” 424, o con referencia al “Edificio Comercial en cobre, concreto y vidrio” en la ciudad de Los Ángeles de 1922, donde se suscribe de manera entusiasta a la remembranza de la ciudad mecánica y su arquitectura de hierro y de cristal, a la que se refiere como su “edificio de oficinas de vidrio en voladizo” o como “una idea estructural para un rascacielos”.

“Imagínese una ciudad iridiscente de día, luminosa en la noche, ¡*imperecedera*! Edificios brillantes con ricos tejidos en vidrio — vidrio claro—, o una parte opaca y otra parte clara con dibujos en color o con estampados, conformando las tracerías de metal que han de sostener todo el conjunto para ser, en sí mismo, una cosa

<sup>423</sup> (379) **Wright, Frank Lloyd**. *the Art and Craft of the Machine*. New York : Bruce Brooks Pfeiffer. New York: Rizzoli, 1901, 1992. págs. 68-9. Vol. 1. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina**. *Architectural theory*. Vol. 2, *An anthology from 1871 to 2005*. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 131-132

<sup>424</sup> Frank Lloyd Wright, *ejecución de los edificios y diseños de Frank Lloyd Wright*, (381) **Wright, Frank Lloyd**. *Ausgeführte Bauten und Entwürfe von Frank Lloyd*

de belleza delicada. [...] Esta ciudad podría limpiarse sola bajo la lluvia, no conocería alarmas de incendios ni ninguna inseguridad. [...] El problema de la calefacción no sería mayor que con el ruido de las ventanas de la estructura de mampostería de imitación, porque la fabricación ahora sería mecánicamente perfecta, el producto del taller de máquinas en lugar de la realización improvisada del campo. 425

Wright parte de la autenticidad extrema de la ciudad de los rascacielos es su crisis permanente, el derroche de sus recursos humanos, materiales y económicos, la posibilidad de construir una nueva realidad por la falta de tradiciones sólidas al momento de plantear una nueva vivencia del espacio en las urbes, donde él ahora se suscribe a las ideas de Sullivan: la ineludible relación entre las verdaderas necesidades sociales y sus consecuencias en la configuración de nuevas formas espaciales como el rascacielos, expresiones que antes rechazaba y que ahora forman parte de sus insólitas ideas, en una etapa de su vida en la que no conseguía proyectos y en la que lo planteado, ya no poseía la comunicación dinámica y fluida de otras épocas, porque, tal vez, el medio colectivo de las ciudades ya se había acogido de manera intuitiva a los compromisos planteados de la ciudad industrial.

A la vista del Wright que conocemos, New York, Chicago y otras ciudades se conformaron con la realización de sus edificios altos que no tenían parangón en ninguna parte, les acusaba de refrendar su pasado y su futuro a costa de la imposición de un modelo aglomerado que sobredimensiona lo ya dimensionado, un sistema que solo garantizaba el resultado final que había rendido ya sus frutos desde hacía más de un siglo, en tanto que la entrada de nuevos actores como el automóvil, el aumento de la densidad periférica y su autonomía cultural y económica

Wright Berlin: Wasmuth, *Collected Writings Vol. 1*. *Collected Writings Vol. 1*, 1894 a 1930. Nueva York : Rizzoli, 1911, 1992, pág. 108. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina**. *Architectural theory*. Vol. 2, *An anthology from 1871 to 2005*. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 139

<sup>425</sup> (380). **Hoffmann, Donald**. *Frank Lloyd Wright, Louis Sullivan, and the skyscraper*. Mineola, N.Y : Dover Publications, 1998. Pág. 57

orientaban su destino a ser una “ciudad Estado” dentro del conjunto de la nación, un gran centro para la articulación de funciones administrativas y sociales que le permitió ser una referencia constante en nuevas propuestas urbanas.

“Para Wright, el problema de la congestión urbana no estaba en el uso generalizado de los automóviles en sí, sino en la tendencia hacia la centralización urbana personificada en la proliferación de rascacielos, la cual, sostuvo (a pesar de su voluntad de diseñarlos), su explicación en términos de afán de lucro por sí solos. “Debido a la moda de los rascacielos”.<sup>426</sup>

La ciudad moderna, la de los rascacielos, condujo la totalidad de las acciones urbanas y las prácticas humanas hacia la mercantilización y hacia la reafirmación hegemónica de sus procedimientos de intervención urbana, la cual se seguía sustentando como una parte de la evolución de la arquitectura que materializaba la capacidad del suelo para sostener actividades residenciales, financieras o comerciales en un nuevo concepto de forma y espacio, a pesar de sus claras deficiencias funcionales, dotacionales y ambientales. Así, la ciudad vertical es la solución a los problemas de producción y, al mismo tiempo, de habitación. Una situación que contradice la misma naturaleza de la urbe, cuyos costos de elaboración y mantenimiento superan las capacidades económicas y culturales de sus habitantes. Se supone que estas contradicciones pudieron ser paliadas por las virtudes de la técnica, la ciencia, la democracia, la libertad, el trabajo personal, etc. los cuales modificarían radicalmente los sustratos de la dependencia económica y el servilismo his-

tórico de las ciudades en los regímenes monárquicos. Para ello, se necesitaba un nuevo modelo, logrado con la ciudad de la “nueva cultura urbanística”, cuya imagen de la ciudad vertical se debatía tanto por ser contraria a la superación de las formas legítimas del pasado, definida como “profundamente antisocial”<sup>427</sup> o favorable, porque su progreso se desprendía de sus rascacielos que cambiarían la apariencia negativa de la urbe a su favor, al conciliar la representación formal y los contenidos funcionales, lo que se traduce en una nueva simbología de la imagen moderna que facilitaría su replanteamiento urbanístico y arquitectónico de manera constante.

El modelo de la urbe de los rascacielos ha sido puesto en duda de manera insistente, pues se reafirma que sus ideas y principios arquitectónicos y urbanísticos no contribuyen a prácticas y conductas equilibradas y reflexivas y que también es el modelo de la congestión en el que se pretende fundir la sociedad con la ciudad en torno a grandes objetivos que solo benefician a unos pocos debido a la integración total de la economía que reduce la estructura social y política a configuraciones simples y elementales. El ejemplo más representativo de esto es la ciudad de New York que, a pesar de haber tenido un nacimiento agobiante con base en una estrecha cuadrícula urbana, que era la mejor manera de vender y comprar terrenos, agrupó también una serie de comportamientos y fenómenos sociales y culturales particulares de base económica dominante, al que se responde con las mismas o similares experiencias, este modelo ha sido objeto de análisis por parte de arquitectos, sociólogos y escritores que plantearon diversas interpretaciones y soluciones ante el drama urbano y social de la ciudad <sup>428</sup>.

<sup>426</sup> (381) **Wright, Frank Lloyd.** *Ausgeführte Bauten und Entwürfe von Frank Lloyd Wright* Berlin: Wasmuth, Collected Writings Vol. 1. Collected Writings Vol. 1, 1894 a 1930. Nueva York : Rizzoli, 1911, 1992, pág. 108. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** *Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005.* Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 139-140

<sup>427</sup> (382) **Blum, John M.** *The National experience; a history of the United States.* New York : Harcourt Brace Jovanovich, 1973. Pág. 491

<sup>428</sup> Mumford comenta en su artículo La contribución de la máquina, las condiciones engañosas de la elaboración de los rascacielos; “En realidad, el rascacielos, de principio a fin, ha sido en gran medida un obstáculo para la planificación de la ciudad inteligente o el progreso de la arquitectura. Su uso principal era saturar la tierra para beneficio financiero privado, sin importar a qué costo para el municipio y para brindar, en forma de torres engañosas, adornar los sucesivos períodos de auge de la ciudad, como costosos medios de publicidad y propaganda, concebido sin ningún cálculo prudente para la rentabilidad de la inversiones.” (335) **Mumford, Lewis.** *A Backward Glance. Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays*

De esta forma, la congestión afincada en el juego de los poderes sociales significa desarrollo económico y organización racional en la ciudad norteamericana, cuyo principal exponente, el que muestra mayor resultado conceptual y estético, es el rascacielos. Para los arquitectos del periodo inicial de estos enormes edificios, el inconveniente que despertaba dudas en su formación y producción no era el procedimiento técnico de construcción ni el capital necesario para su realización, sino que el problema fundamental era ético y estético entre las partes y el todo, y esto se refleja en que es una gran masa retrograda conceptualmente <sup>429</sup>, pero de una vanguardia técnica inobjetable. <sup>430</sup>

Estas dos posiciones fueron incompatibles durante mucho tiempo, pues las formas de la sociedad retroceden ante el avance científico. En este sentido, la congestión no tiene nada que ver con las formas culturales de la sociedad, ni siquiera las representa, es solo un instrumento ideológico que acondiciona los elementos estructurales y conceptuales para hinchar o deformar la forma resultante, muy en sintonía con las expectativas mercantiles, normativas y culturales de los rascacielos. En este caso, la congestión tendría responsabilidad en el tamaño de los elementos espaciales y figurativos para cumplir expectativas comerciales y productivas, contribuyendo al desarrollo de la arquitectura de la ciudad, pero no para incorporar o suprimir el potencial lingüístico o de dimensionar algún orden o algún beneficio social debido a la disposición insustancial de este mecanismo ante el desarrollo de la ciencia y la técnica

---

dating from the mid-nineteenth century to the present. New York : Reinhold Publishing Corporation, 1952, 1956. Pág. 21

<sup>429</sup> Un ejemplo de esta duplicidad lo encontramos en la elaboración conceptual de los rascacielos que recogen los elementos del lugar en grandes volúmenes, ya sea adecuando y dinamizando las formas artesanales elaboradas en almacenes, antiguos edificios administrativos y otros inmuebles con estilos reconocidos, contrastando el material con que se elaboran y el uso de ornamentación que dan como resultado una imagen “superior” a través del uso del lenguaje. El objetivo es la transmisión e interiorización de una determinada sociedad y cultura, tal como lo refiere la ficha descriptiva del edificio, en el estilo Art Deco, Barclay-Vesey de la firma McKenzie, Voorhees y Gmelin. “El rascacielos Barclay-Vesey, con su audacia, de forma masiva, hizo hincapié en plano vertical y ornamentación uniforme independiente de cualquier período

ante el mejoramiento de la condiciones de habitabilidad, o la erradicación de los problemas higiénicos o ambientales que dominaban la urbe en ese momento.

Por más artificial que sea, la congestión es un hecho legítimo, más que las formas de residencia introducidas y aceptadas ex propósito, buscadas y elaboradas en amplias prefiguraciones por la colectividad que residía en campos y ciudades que eran resultado de las siempre renovadas expectativas sociales y compañeras paralelas del rascacielos y los bloques residenciales de la Modernidad, productos de estilos como: Stick Style, Shingle Style, Georgian architecture, Palladian architecture, Federal architecture, Jeffersonian architecture, Neoclassical architecture, Greek Revival, Gothic Revival architecture, Carpenter Gothic, Queen Anne Style, Romanesque Revival architecture, Richardsonian Romanesque, etc. (Fig. 261-263), sin contar los catálogos de las culturas antiguas o de los países de moda.

La aparición del racionalismo en arquitectura, por intermedio de la escuela de Chicago o el *skyscraper* de New York, supondría, en apariencia, un alivio ante el despliegue formal y espacial vigente de las representaciones foráneas o revelaría la búsqueda de una orientación cultural o de un estilo paradigmático singular y eficiente para los Estados Unidos, pero esto no fue así, ya que la multiplicidad de estilos simbólicos y figurados y su clara aceptación muestran el desconcierto social y las dudas sobre la conveniencia de los modelos racionales como práctica de

histórico particular y ha llegado a ser conocido como una obra maestra de principios del Art Deco. [...] que un buen diseño se caracteriza por la economía, y en segundo lugar, que un estilo verdaderamente moderno sólo es posible con la producción industrial”. (383) **Campi, Mario**. *Skyscrapers : an architectural type of modern urbanism*. Boston : Birkhäuser, 2000. Pág. 17

<sup>430</sup> Fue en el Philadelphia Saving Fund Society Building donde las formas dejaron de ser un compromiso social y de alguna manera económico, liberando las posturas representativas y hasta funcionales o distributivas del edificio en el desarrollo de rascacielos comerciales. “Para Hitchcock y Johnson, este estilo tuvo tres características decisivas: la arquitectura se concibe en términos de volumen y no de masas; la composición no está definido por la ornamentación sino por dispuestas asimétricamente y rítmicamente articulado módulos uniformes”. (383) *Ibíd.* Pág. 24

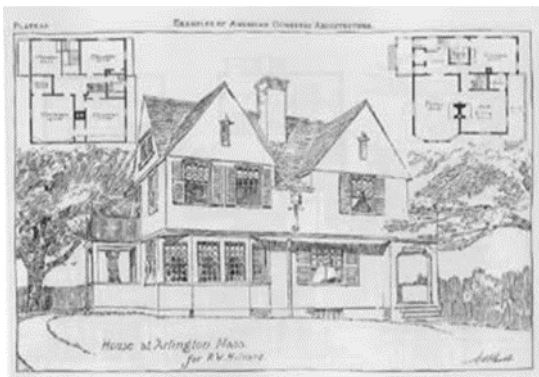


Fig. 261. Vivienda estilo *Shingle Style*.

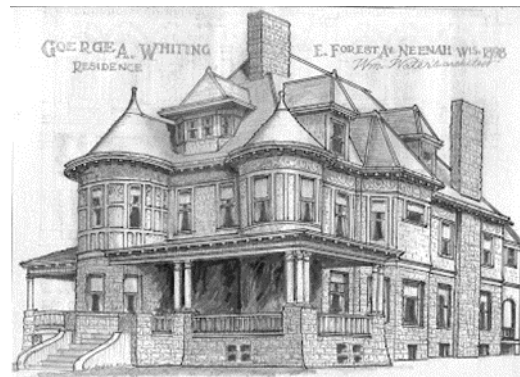


Fig. 262. Vivienda estilo *Queen Anne Style*.



Fig. 263. Sala de estar en el estilo gótico hacia 1850.

planificación, ya que el rascacielos, como una forma de congestión, no posee formas, signos o convenciones culturales que sean aceptadas socialmente. Con eso, el racionalismo en función de valores conscientes, homogéneos y ponderados desaparecería gradualmente de las ciudades estadounidenses para ser suplantado, primero, por la *city beautiful* <sup>431</sup> y, después, por formas convencionales como consecuencia de la recesión económica y el movimiento moderno en arquitectura. Posterior a esto, en las décadas de los años sesenta y setenta del siglo XX, reaparecieron

nuevamente las fórmulas estilísticas con el auge económico y sus nuevas configuraciones, pero con los mismos argumentos precipitados de sus primeras realizaciones del siglo XIX <sup>432</sup>.

Así, la congestión es un superviviente de los métodos constructivos y de los procesos formales, porque este procedimiento instrumental e ideológico es necesario para la elaboración de los espacios esenciales o primordiales en la ciudad postindustrial, ya que los estilos descansan en las seguridades sociales, surgiendo como una segunda obligación, como

<sup>431</sup> La *city beautiful* corresponde a una campaña de liberación física y mental del siglo XIX y XX en la sociedad norteamericana que estaba acostumbrada a vivir e interactuar en lugares toscos y ofensivos a la dignidad humana, las malas condiciones se hicieron tan frecuentes, que se creía que afectaría el orden moral e intelectual de la sociedad urbana. Este retorno al arte de lo ejemplar y lo paradigmático se realizaría mediante modelos que reorientarían las formas urbanas, arquitectónicas y por ende ejercerían una influencia positiva en el comportamiento social, tal como lo refiere M.C. Boyer: "[...] esta búsqueda de un orden en la ciudad estadounidense, mediante el arte municipal, la ciudad hermosa y las cruzadas del bienestar social aumentaron los esfuerzos de manera gradual, donde estos movimientos pretendían convertir una ciudad construida principalmente por su utilidad en una forma ideal a través de indicios o de registros artísticos en las calles; así el diseño de puentes municipales, el uso del color en los elementos arquitectónicos y la mejora de plazas y edificios públicos. De forma similar estas cruzadas tenían como objetivo expresar la plenitud del espíritu humano: el orden de los objetos materiales de modo que se eleven fuera de lo común, la incorporación de los ideales sociales en edificios públicos, estatuas, puentes, adornos de la

calle, y los objetos cotidianos, de manera que al mejorar los impulsos de los hombres más elevados pronto estos serían comunes a todos". (286) **Boyer, M Christine**. *Dreaming the rational city : the myth of American city planning*. London : Cambridge, Mass. : MIT Press, 1983, 1986. Pág. 45

<sup>432</sup> Una forma de la evolución de la *city beautiful* es la *edge city* que apareció en la década de los años setenta y ochenta del siglo XX como respuesta al deterioro de la ciudad racional y la falta de articulación social en el tejido de las ciudades consolidadas por un tipo de economía de "protección" en decadencia y ante las nuevas dinámicas del libre mercado. "El nombre de *edge city*, aun siendo el más utilizado, no da plenamente cuenta de la nueva realidad: su carácter distintivo y "nuevo" no reside sólo en el hecho de que éstas se encuentran al "margen" de la ciudad tradicional sino también en la relación constitutiva con las nuevas tecnologías y en la diversidad estructural de sus modalidades organizativas." (384) **Amendola, Giandomenico**. *La città post-moderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*. [trad.] Marisa García Vergara y Pablo Sustersic. Madrid : Celeste Ediciones, 1997, 2000. Pág. 25



una parte del mito del triunfo social en Norteamérica, cuyos orígenes se visualizan en los escritos de Andrew Jackson Downing, con el nuevo naturalismo en la arquitectura y el diseño del paisaje, en tanto que el edificio y la naturaleza deben formar un todo armónico y cada habitante de América debe poseer su casa propia. De esta forma, la realización personal se convirtió en la fuerza del ascenso económico entre los pobladores de las ciudades y el campo, pues, al culminar con éxito su acercamiento al bienestar, los estilos entraron a formar parte del consumo, los cuales, por su misma lógica, rechazan la reflexión, porque lleva aparejado el éxito fácil, y su amplia aceptación expresa la necesidad de identificarse cuando han logrado un lugar en la colectividad.

De esta manera, el progreso de la ciudad corría paralelo a la consolidación de una mejora personal, pues el crecimiento y la ocupación del territorio, debidos a las nuevas formas, eran la manera de expresar el apogeo del bienestar particular. Esto se puede describir como un modo social de congestión, debido al aumento de las necesidades demográficas y comerciales. Por su parte, la población que no lograba el triunfo social se adaptaba a las condiciones imperantes del mercado de alquileres o de renta en los centros congestionados de las ciudades. Así, ambas posiciones, la de la victoria y la del fracaso, forman parte de las condiciones institucionalizadas del medio sociocultural estadounidense y establecen propósitos ideológicos claros sobre los derechos y los privilegios que obtiene el individuo de acuerdo con su actuación sobre la realidad de la ciudad, en tanto que el baremo son los logros materiales que dan derechos sobre la colectividad, una especie de impunidad cultural que se respalda con acciones especulativas y antiéticas, aprobadas por el sistema que produce las ciudades, en donde las relaciones entre propiedad y moral personifican una gradación social en el sistema de valores, ya que el lugar donde se vive identifica la capacidad no solo del individuo, sino del espacio autorizado.

La congestión, como doctrina urbanística, es la configuración intencionada del espacio que se realiza como un deber social, mas no está aprobada culturalmente ni es una opción colectiva, solo se aprueba por necesidad o por negocio, pero, contradictoriamente, es el sistema más utilizado para la organización conceptual y constructiva de la ciudad, no solo norteamericana sino mundial, tanto del entorno habitacional como de las estructuras espaciales, ya sean en áreas residenciales o en los esquemas de organización y racionalización urbana.

### 3.6 La idea de congestión en la doctrina arquitectónica y urbanística en la Unión Soviética.

“El mismo desorden, multiplicado por mil, existe hoy en nuestras ciudades. Junto a una casa surge una fábrica, detrás de ésta otro edificio residencial, después un hospital, otra fábrica, un gran eje de tráfico y de nuevo una casa, un edificio público, etc. Este desorden implica un complejo sistema de tráfico, una red de calles muy costosa, una complicada red de albañales, de conducciones de agua, etc. La ciudad está cada vez más congestionada: mientras el aire y el suelo se contaminan progresivamente. La difusión de las enfermedades y el elevado índice de mortalidad que caracterizan a las metrópolis modernas, los enormes gastos impuestos por el traslado de bienes y personas en la ciudad, el altísimo coste de los servicios comunes junto con otros elementos análogos imponen una modificación radical de los principios mismos en que se basa la planificación urbana. 433

La idea inicial de la planificación de la ciudad soviética es su rechazo a todo aquello que contenga la idea de pertenencia, enormes gastos y tradición, entre otras orientaciones, en sus políticas de consolidación del régimen y en sus doctrinas de desarrollo en las que no se excluyen los padecimientos de la congestión ni tampoco su utilización extensiva. De

---

<sup>433</sup> (385), **Sosgorod, Miljutin N. A.** Sosgorod. Principios de la Planificación Urbanística. [aut. libro] Paolo Ceccarelli. [trad.] Carlos Martí Mas. La Costruzione della città sovietica. Barcelona : Gustavo Gili, 1930, 1970. Pág. 87-88

igual manera, la nueva ciudad soviética está fundamentada en el imaginario colectivo occidental a partir de la revolución de octubre, la lucha de clases y los espacios comunes y de convergencia, en donde una multitud de personas habitan o recorren sus espacios decimonónicos heredados de las antiguas formas imperiales. La ideología de la ciudad soviética está integrada por la negación de la propiedad privada, su rápida industrialización y la búsqueda de un carácter unitario para una nueva colectividad. Esta nueva sensibilidad intelectual fue un intento frustrado de la ansiedad colectiva por concebir su futuro, pues cada acción emprendida por el colectivo comunista era la derrota de la historia y de sus formas, ya que el planteamiento de los sistemas de clases de la revolución siempre estuvieron dirigidos hacia una nueva política económica general con el fin de representar un nuevo espacio que lo alejara de las configuraciones capitalistas e individualistas, ya que tanto la construcción física como la psicológica están orientadas a la formalización de una nueva sociedad en la que la urbe es el centro de la producción y procesamiento de materias primas, mientras que su idea del espacio se encuentra relegada a las prioridades del Estado. Si bien el campo es el lugar esencial del pueblo, la ciudad vendría a proponerse como el ideario de integración nacional, situación que desencadenaría graves crisis entre la población y la urbe por su estrecha relación con la tierra, en donde convergen sus vínculos de identidad.

De igual manera, la fuerza de los acontecimientos replanteó el espacio de la revolución, que era básicamente la ciudad como sede del poder popular. Esto explicó por qué la población campesina no se sentía tan identificada con los ideales de la revolución y se crearon profundas divergencias entre los diversos grupos urbanos y rurales, entre los cuales el problema de la productividad y la mano de obra, tan esenciales en el

ideario de la revolución, estarían constantemente debatidos. De esta manera, el nuevo prospecto que sirve de base para la proyección de la urbe colectiva estaría cimentado en la concepción racional y funcional de la ciudad de origen europeo, para así evitar su congestión y adaptarla a una transición conciliadora entre la ciudad y el campo.<sup>434</sup>

Así bien, se vislumbra que la ciudad de los zares, desde mediados del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX, no era históricamente la base de la economía ni el asentamiento del grueso de la población. En Rusia, el recurso económico por excelencia era la producción agrícola sustentada con procedimientos artesanales por una ancestral masa campesina o por grupos ligados a latifundios, los cuales convergían en pequeñas aldeas en las que no existían procedimientos técnicos de producción o de intervención científica, pues se mantuvieron dentro de esquemas sociales muy atrasados hasta bien entrado el siglo XX. La iniciativa, tanto imperial como comunista, era la industrialización acelerada de la nación que avanzaba muy lentamente y era el principal motivo de conflicto entre la propietarios campesinos y la burocracia urbana, ya que las ciudades recibían la mano de obra del campo empobrecida o quebrada económicamente, pero esta no permanecía de manera constante en las ciudades, debido a fluctuaciones en el trabajo y en los servicios, migrando de nuevo al campo donde estaba más seguro el sostenimiento personal y familiar.

Este atraso técnico no implicaba que no hubiera un desarrollo en la sociedad y una transformación cultural, pero la política y la falta de planeamiento, como las guerras mundiales y la revolución bolchevique, atrasaron, tergiversaron o improvisaron el cambio social, anulando las

<sup>434</sup> La articulación de la técnica con las masas campesinas era el ideario de la planificación del territorio soviético, el cual es visto como una visión de un futuro cercano ante el atraso técnico y tecnológico, la permanente corrección social y la búsqueda de nuevas formas industriales, tal como lo expresa el texto Construcción de la ciudad soviética. “Sería deseable que la producción de materias primas y todas las fases de su transformación fuesen reunidas, no sólo desde un punto de vista organizativo sino también territorial, en complejos unitarios. Además de los posibles ahorros en los costes de construcción (por ejemplo construcción de casas), debemos tener en cuenta una

vez más el hecho de que complejos de este tipo podrían representar importantes centros de cultura industrial en el corazón mismo del país (precisamente en esto pensaba Marx cuando hablaba de la fusión de ciudad y campo)”. (386). **Bazarov, V.** Principios de la planificación a largo plazo. [aut. libro] Paolo Ceccarelli y et al. [trad.] Carlos Marti Mas. La costruzione della città sovietica. Barcelona : Gustavo Gili, 1970, 1972. Pág. 107-108

transformaciones potenciales de la política industrial en la Unión Soviética, donde prevalecía una política de expropiación, represión y requisas, anudada a una elevada inflación, disensiones de la clase obrera y una palpable carencia de artículos básicos.

Rusia era un país dependiente del autoconsumo y de su capacidad de producción rural, aún más por poseer una alta demografía y una amplia extensión territorial que la hacía depender de los sistemas funcionales de organización y de logística —que eran básicamente unas cuantas líneas de ferrocarril y carreteables— un sistema deficiente en cantidad y calidad que no contaba con un peso sustancial debido a la inmensidad del territorio que debía abarcar. La ciudad era el lugar de la burguesía y del caos administrativo. Allí, durante varios periodos de su proceso político, ya fuera con los zares o los comunistas, descendió significativamente la población, ya que el medio urbano, como sistema, no garantizaba el trabajo ni el suministro de servicios o de actividades. Así mismo, siempre prevaleció la rivalidad entre la ciudad y el campo, no como un hecho en el que se sustrajeran valores ambientales o la pérdida de contenidos tradicionales, como la añoranza o la insuficiencia de contenidos creativos, productivos o demográficos, sino como una verdadera persecución hacia el campesinado y sus productos, consecuencia de la escasez y la fragilidad de la estructura urbana, así como por la excesiva dependencia alimenticia y de materias primas y por su incapacidad al hallar una conciliación con el entorno rural (Fig. 264-266)

De esta manera, la ciudad fluctúa entre el bienestar y la población, porque no da una verdadera respuesta de planeamiento y de iniciativa cultural, como sí una ortodoxa proyección con respecto a la productividad, la técnica y los servicios que le permitiera paliar su rivalidad y dependencia con el campo. La iniciativa que tomaron las autoridades fue su rápida industrialización, pero para ello se necesitaba “forzar” las estructuras tradicionales de la población y los recursos materiales de origen básicamente campesino. Este impulso a la urbe no fue suficiente y las deficiencias no se hicieron esperar con respecto a la estructura urbana

en general, sobre todo la vivienda, ya que esta mantuvo su déficit durante un largo periodo de tiempo, sufriendo de escases crónica, tal como lo revelan los estudios económicos;

[...] el plan había previsto un aumento de la superficie urbana edificable desde 160 millones a 213 millones de metros cuadrados (variante óptima). Se reconocía que esto proporcionaría sólo un pequeño incremento (de 5,7 a 6,3 metros por cabeza) del espacio habitable que era absolutamente insuficiente. Pero la vivienda fue sacrificada para dejar espacio a un programa más

Así, la ciudad se convirtió en un espacio congestionado, no por el exceso de actividades, sino por la ausencia de las mismas. La mayoría de la población urbana vivía hacinada en espacios pequeños y viejos, por lo general, en las mismas casas heredadas de la Rusia zarista y, tal como revelan los estudios, al implementarse la construcción de nuevas viviendas, estas eran elaboradas con unos mínimos requisitos en espacio y servicios que no lograban una satisfacción plena para los habitantes que lograban con esfuerzo el acceso a una residencia, en donde lo usual era que varias familias compartieran obligatoriamente una casa o un apartamento. De igual manera, cualquier medio urbano que procurara bienestar común a la población se hallaba rezagado de las verdaderas necesidades sociales como el consumo personal o los sistemas de transporte, pues este era insuficiente para las necesidades de sus habitantes, como también lo eran las actividades comerciales, los productos manufacturados y las infraestructuras de servicios.

Así, la congestión toma otra posición en la ciudad soviética, en donde esta se hizo presente debido a la deficiencia de los sistemas que se caracterizan por ser técnicamente muy primitivos e improductivos. Además, su escasa implementación o difusión, así como su reducido número operativo, orientó a su excesiva reutilización, sin que hubiera una búsqueda de nuevos modelos o nuevas alternativas de vivienda o de un hábitat eficiente, por el temor que producían en las autoridades los esquemas ligados al pasado “burgués” o a nuevas formas independientes del



Fig. 264. Plano de Moscú, 1893



Fig. 265. Viviendas rurales en Rusia, finales del siglo XIX.



Fig. 266. Fotografía de época, Moscú 1909.

contexto bolchevique, en tanto que la individualidad o la originalidad de las propuestas podrían modificar el ideario revolucionario.

ambicioso de construcción de fábricas, y/o a consecuencia de la escasez de materiales.<sup>435</sup>

Todo lo anterior diferencia la urbe congestionada soviética de la norteamericana, que se da por el exceso de sistemas de organización creados para su amplio desarrollo social, es decir, que es impulsada por la amplitud de los recursos disponibles en la necesidad de su utilización o consumo inmediato, y donde el espacio producido puede promover la construcción de otros nuevos medios o sistemas más eficientes, ya sea más viviendas, más áreas de oficinas o nuevos objetos de consumo con nuevas características de empleo.

La congestión es una metodología de la industria para emprender más peticiones de las necesarias para impulsar otras actividades paralelas a las estrictamente previstas u obligadas, cuyo objetivo es la ampliación del abanico social y cultural de la ciudad, mediante la promoción de

nuevas visiones o proyectos culturales acordes con el dinamismo socioeconómico de la urbe.

Los enfoques que provee la congestión con respecto a las necesidades ficticias (norteamericana) o reales (soviética) conducen a la realización premeditada de un espacio urbano residencial y a considerarlo habitual y necesario, debido a la negación de los derechos civiles y culturales de la población, que serían los parámetros de actuación apropiados al momento hipotético de su realización. De esta forma, se hace forzosa y necesaria una falsa comprensión de la ciudad como organismo histórico, cuando ya ha dejado de serlo, pues la comunidad que gestiona y realiza la urbe no la ve como lugar de amabilidad y convergencia, sino como un lugar para superarse económica y socialmente de manera individual o comunitaria, ya que, en primer lugar, una vez gestionado y realizado el nuevo medio urbano por las emergencias económicas o especulativas, tiende a renovar la experiencia histórica; y en segundo lugar, debido a este impacto de lo “nuevo”, tiende a simular las necesidades sociales y estratégicas, la memoria o las relaciones de lugar. Estas acciones tendrían sentido en la ciudad moderna y congestionada, en la medida que

<sup>435</sup> (387) **Nove, Alec.** An economic history of the U.S.S.R. [trad.] Miguel Paredes Marcos. Madrid : Alianza Editorial, 1969, 1973. Pág. 207

sus espacios, así como sus estructuras, son el resultado de la intermitencia de los mecanismos políticos que hacen uso de los recursos financieros disponibles, que gestionan o exigen un determinado lugar para sus actividades, y que es aceptado ciegamente por los habitantes que tratan de abrirse paso o de lograr determinadas ventajas de trabajo o habitación a costa del entorno general de la ciudad.

La ciudad congestionada, debido a sus defectos sociales y ambientales, no es de carácter representativo, solo procura adaptarse a las necesidades que surgen con inmediatez, las cuales pueden variar según el clima social o de inversión vigente. Esta discontinuidad del estado de las cosas que identifica la congestión se representa con la ampliación constante del espacio de las ciudades, el aumento de su densidad constructiva que se dispone en grandes coberturas territoriales, la expansión sin límite de las zonas urbanas que no dejan de presentar contradicciones con el espacio privado de las edificaciones, ya sea por la persistente reducción de su hábitat, por una serie de especificaciones mínimas que se registran en la construcción de sendos conjuntos residenciales, entre otros factores. Estas condiciones de la urbe moderna poseen diferentes categorías en el contexto norteamericano y en el soviético.

En el país comunista, el hacinamiento por congestión forma parte de un método de amedrentamiento social y un procedimiento de control, siempre en déficit, como resultado del éxito o el fracaso de las políticas económicas. En el caso de la congestión norteamericana, no existe la necesidad del control social porque la sociedad está determinada por la demanda de la misma sociedad y su creciente interdependencia, y de ahí su existencia en el plano de las ciudades, en tanto que el exceso de recursos y la libertad de actuación para producir nuevas formas de especulación crean el sentido de “apropiación” y no de “pertenencia” de la colectividad estadounidense.

Esta política en los bandos soviético y norteamericano crea confusión y desorientación social, debido a los múltiples intereses que entran en juego, como también genera condicionamientos y contradicciones sobre el beneficio público de residir en la ciudad, ya que su objetivo es el enriquecimiento de la vida diaria por vías de la multiplicación de los factores urbanos disponibles. La competencia entre los diversos actores sociales, entre ricos y pobres, y el desequilibrio que ello genera, como la incompatibilidad cultural entre los diversos grupos que se disputan el espacio en las urbes, hacen crecer forzosamente el medio productivo urbano para dar cobertura a los cambios sociales y a todos sus mecanismos paralelos.

El crecimiento de la ciudad rusa es el reflejo de la angustiosa supervivencia del establecimiento soviético mediante la anulación de la sociedad tradicional por una sociedad homogénea, en la que no tienen cabida ni los habitantes naturales de la ciudad ni mucho menos los campesinos. Como ejemplo de esto están las políticas de colectivización y cooperativismo forzado y sus consecuencias en el ordenamiento del Estado. Así mismo, se encuentra la reiterada oposición y la persecución entre el Estado revolucionario y la masa campesina, que orientaron gran parte de las crisis del Estado, la economía y la ciudad soviética, por la falta de una ancestral homogeneidad cultural y social:

“El impulso revolucionario se enfrenta inmediatamente con realidades poco favorables. En primer lugar, las características propias del país, diversificación de culturas, extensión y especialmente una aplastante mayoría campesina, hacen que la revolución proletaria se detenga a las afueras de las ciudades. Muy rápidamente el campesinado, que apoyó a los bolcheviques mientras tomaba las riendas de sus señores, adopta una actitud de desconfianza ante el nuevo gobierno, que llegará hasta la hostilidad declarada más tarde.<sup>436</sup>

---

<sup>436</sup> (388) **Gomáriz, Enrique. 1979.** La Discusión Acerca de la URSS. [aut. libro] Paul M Sweezy, y otros. Acerca de la naturaleza social de la Unión Soviética. Puebla : Instituto de Ciencias de la Universidad Autónoma de Puebla, 1979. Pág. 45



El área económica que más se benefició de las prácticas colectivas de los comunistas fue la industrialización, pues la construcción pretendía formar parte de esta organización que se asentó como uno de los mayores sectores que surgió hacia las décadas de los años treinta, en parte por las necesidades creadas de una expansión acelerada y de una mano de obra disponible que huía del campo y se asentaba en las ciudades por necesidad laboral y desplazamiento forzado. Así, la vivienda no era una prioridad, ya que se confiaba a los futuros logros de la industria pesada la gestión y la creación de sistemas eficaces de construcción, situación que no se dio por completo ante otras prioridades del Estado en su afán de protegerse de las supuestas amenazas internas y de los hechos que sacudían Europa a puertas de la Segunda Guerra Mundial.

El Estado soviético se caracterizó por su hermetismo y por la tergiversación de los hechos en pro de su lucimiento como benefactor social, a lo cual se le agrega, como factor desestabilizador, la escasez de modelos teóricos y prácticos en arquitectura, así como de la mano de obra especializada para la construcción, ya que la población, tanto obrera como en general, no era uniforme, ni todos eran afiliados al partido, sino que los residentes de las urbes fluctuaban por necesidad entre el campo y la ciudad. Otros factores eran la desorganización burocrática, el despilfarrero de recursos por una falta de planeamiento real y la ineficacia del Estado frente a las necesidades reales de su población.

Estos síntomas se expresan en la situación de la residencia urbana en la ciudad de Moscú;

“Es necesario mencionar, además, que la disponibilidad de espacio edificado para viviendas en las áreas urbanas continuó decreciendo. Stalin parecía más preocupado por los proyectos de prestigio, como el metro de Moscú, decorado con verdadero despilfarrero, que de la construcción de viviendas corrientes o el mantenimiento y reparación de las existentes. La situación en las grandes ciudades se hizo muy difícil; la de Moscú era de las peores. Los

siguientes datos estadísticos se refieren a las “casas antiguas” (es decir, casi la totalidad de Moscú) y al año 1935. Proceden del anuario estadístico Trud y SSSR publicado en 1936, y son únicas en su clase. Los datos vienen expresados en “inquilinos firmantes del contrato de alquiler” (Siomschik), es decir, unidades que casi siempre eran familias, pero que en muchos casos eran individuos. En esta fecha el 6 % de los “inquilinos” disponían de más de una habitación, el 40 % vivían en una sola habitación, el 23,6 % ocupaban parte de una habitación, el 5 % vivían en cocinas y pasillos y el 25 % en dormitorios.<sup>437</sup>

Orden, técnica, producción y educación son las consignas básicas de los manifiestos del ideario comunista, las cuales llevan a garantizar, al interior del partido y de la colectividad que domina, una serie de normas de comportamientos disciplinares para obtener la cohesión social por medio del desarrollo de estos mecanismos de naturaleza restrictiva, pero este modelo provenía de la Rusia del siglo XIX, de las políticas adoptadas por la necesidad urgente del cambio social, cuyas pautas de desarrollo se hallaban presentes en las reformas llevadas a cabo por Piotr Arkádievich Stolypin, primer ministro del zar Nicolás II de Rusia, pero a diferencia de los bolcheviques, él pretendía mantener los antiguos sistemas políticos y culturales, llevando el cambio paralelamente con las antiguas estructuras de poder. A partir de la implantación del régimen soviético, y ante el temor de la fragilidad ideológica del socialismo, las reformas heredadas del imperio fueron abolidas, lo cual creó una brecha entre la tecnificación y el progreso económico, para después alcanzarlo por vías de los planes quinquenales y el sometimiento colectivo al Estado.

El nuevo gobierno comunista pretendía desembarazarse de las rígidas estructuras administrativas y de una ancestral organización social de origen feudal, que se traducían en un remarcado servilismo, pero también deseaba controlar al campesinado libre y autosuficiente que formaba

<sup>437</sup> (387) **Nove, Alec.** An economic history of the U.S.S.R. [trad.] Miguel Paredes Marcos. Madrid : Alianza Editorial, 1969, 1973. pag 263

parte de los sistemas heredados, en los que el atraso técnico y económico estaba a la par de las estructuras sociales arquitectónicas y urbanas.

El mejor medio para explicar la intención de progreso de la nueva comunidad socialista es el aspecto que adquiere la forma ahistórica, ya que esta configuración está orientada para no perpetuar las representaciones del pasado reciente, para lo cual pretende estar fuera de los acontecimientos que se han producido en la sociedad tradicional y de la prolongación de ese pasado mediante la implementación de una renovada capacidad de los nuevos sistemas urbanos y arquitectónicos, como ejemplo estaría la residencia colectiva, entre la eficacia y la utilidad, que denomina en este régimen dinámico, así como de “fundamental importancia cultural”<sup>438</sup> para la adopción de nuevos modelos habitacionales para la colectividad, como sustento de la nueva sociedad comunista y su transformación conveniente en el afianzamiento de un sistema político-productivo (Fig. 267-269).

“La organización de la economía soviética de la vivienda ha experimentado muchos cambios desde los comienzos de la revolución bolchevique. La URSS ha hecho experimentos sobre “viviendas gratuitas”; sobre casas pequeñas de pisos administradas por un concesionario; sobre casas construidas y administradas por cooperativas y, desde 1937, con la propiedad y administración de la vivienda por el Estado mismo. La mayoría de las viviendas soviéticas de hoy son propiedad del Estado y están administradas por él, mediante la intervención de autoridades municipales o de las empresas e instituciones industriales.”<sup>439</sup>

Es relevante la adscripción a modelos racionales cercanos a las teorías funcionalistas arquitectónicas en el entorno de la vivienda en la Rusia comunista que se caracteriza por ser original a fuerza de la necesidad,

<sup>438</sup> (389) **Lissitzky, El.** Rusia: la reconstrucción de la Arquitectura en la Unión Soviética. [trad.] Juan-Eduardo Cirlot. 1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1930, 1970. Pág. 16

<sup>439</sup> (390) **Schwartz, Harry.** Russia's Soviet Economy. [trad.] Antonio Gobernado. Madrid : Aguilar, 1955. Pág. 401

sin que se adviertan influencias europeas o la copia o la manipulación de prototipos ya creados en Occidente. Sin embargo, hay dos posiciones con respecto a la funcionalidad: la primera, de corte estético y formal, orienta la eficiencia del edificio hacia la renovación de la sociedad por vías de la arquitectura:

La funcionalidad, entendida en el sentido de que todo el edificio, en la totalidad de sus partes, en todos sus espacios e incluso en su aspecto externo, esté lleno de vitalidad, carezca de contradicciones y proporcione también a la arquitectura nuevos impulsos, la renueva como arte y como estética. <sup>440</sup>

La segunda posición es la de una obligada eficiencia en el suministro de unidades habitacionales por la economía de medios, debido al déficit de módulos residenciales ante la carencia crónica de espacio y de materiales de construcción. La administración soviética, para mejorar su situación, realizó una búsqueda de nuevos prototipos arquitectónicos y urbanos que se compaginaran con las políticas y la capacidad de los métodos industriales para suplir en masa la insuficiencia de la vivienda, aunque esta siempre adoleció de una determinada calidad en las construcciones. Para solucionar este problema, se buscó una serie de modelos que establecieran fórmulas de organización, ya fuera por cooperativas o por las políticas del Estado para la formalización de unidades eficientes, algunas de las cuales se encontraban supeditadas a los logros individuales o colectivos de la población trabajadora, ya fueran obreros, militares, funcionarios, etc., que subordina la calidad de los apartamentos y la entrega de unidades residenciales por la competencia de los individuos al interior del sistema soviético:

“Las rentas soviéticas se basan en el número de metros cuadrados ocupados por una familia excluyendo pasillos, cuartos de baño,

<sup>440</sup> (391) **Taut, Bruno.** La situación de la arquitectura en Rusia. [aut. libro] El Lissitzky. [trad.] Juan-Eduardo Cirlot. 1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1930, 1970. Pág. 154



Fig. 267. Moisei Ginzburg, apartamentos Gosstrakh en Moscú, (1926)



Fig. 268. Hermanos Vesnin. Gran almacén. 1927-1929

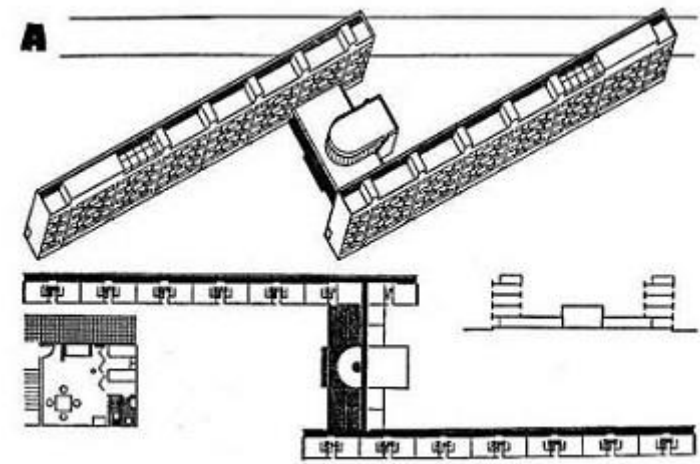


Fig. 269. Comité de construcción del Consejo de Economía -de la URSS. Viviendas comunilarias, tipo A. 1936

cocinas y otras dependencias auxiliares. El precio básico del metro cuadrado puede variar de 30 a 44 kopeks, según la escala oficial, cantidad que puede variar en más o en menos teniendo en cuenta la calidad y cuantía de las comodidades que puedan considerarse anexas al local, y así tenemos un descuento del 100% si no existe alcantarillado y 5% si no hay electricidad, mientras que si la casa cuenta con agua caliente se subirá el precio base en un 5%, en un 2% si hay baño, en un 3% si hay gas y así sucesivamente hasta determinar el precio definitivo que aún sufrirá nuevas variaciones de acuerdo con los ingresos del inquilino. <sup>441</sup>

De esta manera, la densidad en las ciudades condicionó un tipo específico de congestión, como aquella que posee un exceso de demanda y muy limitadas soluciones, ya sea de servicios, vivienda o bienes de consumo. De igual forma, la congestión se convierte en un síntoma crónico de una permanente recesión económica, germinando contradictoriamente como una solución ante la falta de infraestructuras adecuadas y de nuevas actividades urbanas. Este problema de amplias magnitudes se

supedita a la inexperiencia administrativa por parte del gobierno comunista, a su aislamiento social y a la deficiencia de los programas generales de funcionamiento social por falta de validez práctica y científica, tanto por la omisión de un espacio mínimo asignado a cada persona, como por las condiciones de favoritismo político que aplazaban la realización de obras de beneficio general para el grueso de la población. A raíz de esto, la habitación constituía un privilegio social, una manera de otorgar premios o reconocimientos a los miembros destacados del partido. Esto llevó a que la congestión fuera permanente en las ciudades, a pesar de efectuarse una acelerada política urbana y de que se otorgara una nueva representación cultural a la nación a través de las ciudades y su desarrollo, ya que el concepto de ciudad era tan atrasado como las viviendas que se disponían en ellas.

El primer tipo de ciudad propuesto por iniciativa político-social del nuevo Estado comunista era la “ciudad compacta”, que a su vez era una discutible herencia del pasado, y que, por necesidad, hacía referencia a

<sup>441</sup> (390) **Schwartz, Harry.** Russia's Soviet Economy. [trad.] Antonio Gobernado. Madrid : Aguilar, 1955 Pág. 403

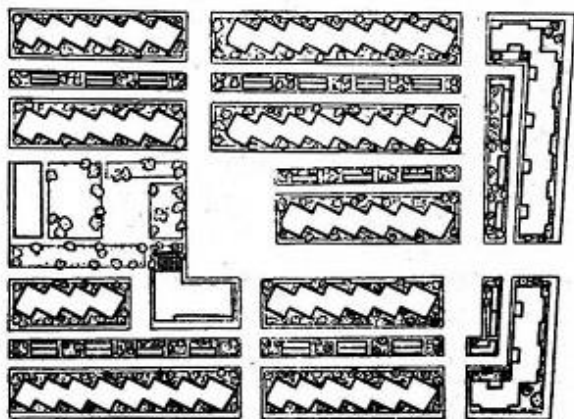


Fig. 270. Colonia residencial con abastecimiento comunitario, para Samara (F. Bialostocka y Z. Hozenfeld, 1928).

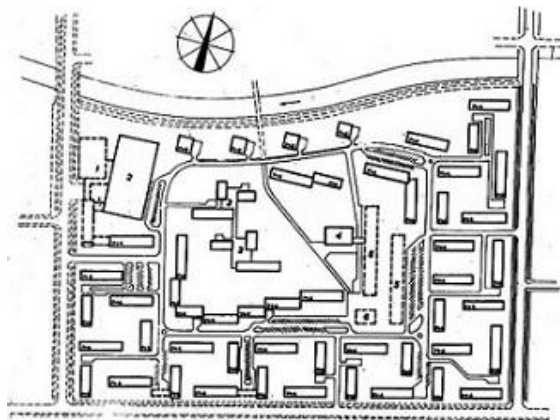


Fig. 271. Colonia residencial Grbavica, en Sarajevo, Yugoslavia, década de los años 60

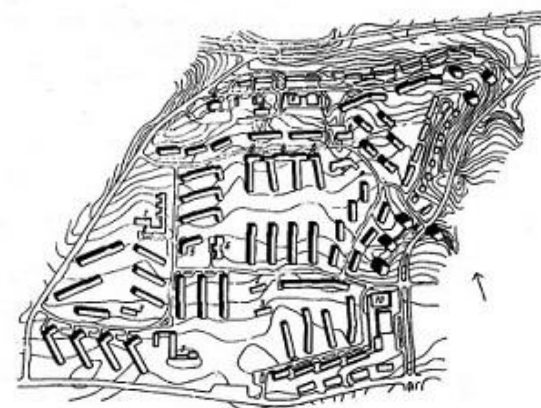


Fig. 272. Colonia A. Mickiewick, de la cooperativa de viviendas lublinesa LSM, en Polonia, década de los años 60

la renovación de las estructuras existentes y a la ampliación de las densidades presentes mediante la sociabilización de los antiguos tejidos urbanos que no habían cambiado casi desde su construcción en los siglos anteriores. A este proceso se le incorpora la variable económica ante los presupuestos ajustados y la falta de conocimientos técnicos apropiados para desarrollar un nuevo urbanismo, así que, de manera práctica, se dispuso urgentemente una serie de infraestructuras de servicios y de transporte y un reforzamiento de la periferia con ciudades satélite o microdistritos (*mikrorayón*) (Fig. 270), así como el traslado de los centros de transformación que hacía poco habían sido creados para el impulso inicial de la economía industrial. Esta falta de planeamiento es usual en las ciudades soviéticas, pues siempre se tenía el afán de convertir una población campesina en urbana, lo cual llevaba consecuentemente a los habitantes a la experimentación, pues eran incorporados de manera insensible en programas generales de vivienda masificada de mala calidad (*jrushchovkas*) (Fig. 271-272): monobloques en áridas urbanizaciones que aceleraban el ya recurrente deterioro espacial de las estructuras arquitectónicas y urbanas. Esto era una consecuencia de la congestión por hacinamiento de la población, la cual era constantemente desplazada del campo y de las mismas ciudades, y la pésima gestión de los diseños urbanos orientados al abaratamiento excesivo de los costos de construcción, lo cual se había perpetuado por décadas desde la puesta en marcha

del modelo de residencia y de urbanización de los comienzos de la revolución Bolchevique.

En la Unión Soviética, el manejo del suelo, que era propiedad del Estado, presenta unas claras diferencias con sus homólogos capitalistas. Entre ellas, la más importante es la colectivización del suelo, con la que despojaba a los campesinos y a los habitantes urbanos de la propiedad, situación que generó malestar general, ya que no hubo ningún tránsito hacia algún beneficio o mejora de sus condiciones. La sociabilización del entorno general, rural y urbano, significó la subordinación a un Estado represivo que no dudaba en ejercer la violencia para conseguir sus fines, que se suponía eran políticas generales de beneficio público. Así, el fraccionamiento del suelo urbano obedeció a una racionalización de las actividades y a una orientación social por medio del perfeccionamiento de los hábitos y las expectativas de la comunidad, lo cual no admitía la subjetividad y exigía que cualquier actividad que se realizara estuviera dirigida a la “producción social” que aseguraba todas las demás ramas del bienestar de la nación.

De esta manera, la clasificación de las actividades urbanas se orientaba por los porcentajes asignados al uso del suelo por las diversas instancias burocráticas, una medida tan irracional como inconsecuente, ya que se



consideraban provenientes de la aplicación del método científico que podía llegar a controlar la forma de la ciudad, así como las expectativas culturales y los fenómenos sociales, considerando a la población como un sujeto inmóvil y sin valores primordiales:

“Se subdividió el suelo comprendido en el perímetro de la ciudad en cuatro categorías, es decir: 1) Suelo que se encuentra bajo la administración directa de las autoridades gubernativas centrales, y que corresponde al 4,4% del suelo cívico total; 2) suelo de las ciudades, aproximadamente el 12,6 % del suelo total; 3) superficies públicas, destinadas al tráfico, a los juegos y al descanso, cementerios, sitios para basuras, etc. Pertenecen también a esta categoría los ríos y estanques. Estas superficies corresponden al 12,4% del suelo total. Dado que una parte importante de las ciudades rusas se halla aún sin cloacas, en lugar de éstas hay los correspondientes espacios de descargo, que cubren áreas notables que llegan al 2%. La cuarta categoría comprende los llamados “anexos utilizables”, que representan el 70,6%. Se trata principalmente de campos, terrenos de pasto, huertos, etc. 442

Estas actitudes totalitarias del Estado autocrático soviético se refrendan en las actividades que llevan a masificar la arquitectura y las ciudades, como una forma de congestión negativa que se da debido a los escasos recursos disponibles y a la elevada tasa de población rural y urbana con necesidades laborales y de vivienda. De ello existen múltiples ejemplos, como las 814 nuevas ciudades creadas entre 1926 y 1965 bajo la perspectiva de explotación industrial y mediante la incorporación de fábricas de insumos, de herramientas o de procesamiento de materias primas, que estarían acompañadas de enclaves con pretendidos modelos urbanísticos en escenarios naturales. Estas formas de ordenamiento se dirigirían a ser grandes ciudades, producto de la colectivización forzada, ciudades dormitorio que cumplirían unas estrictas funciones al momento de asistir la producción masiva mediante la instalación, en una primera instancia, de barracones provisionales para, después, formalizar

la ciudad con una política de economía de medios. Así, las cabañas son suplantadas generalmente por bloques residenciales de tres a cinco pisos con servicios comunes, en disposición urbanística abierta y con unas exigencias mínimas en cuanto a dotación y suministro de servicios básicos.

Magnitogorsk (Fig. 273-275) es la ciudad típica del impulso industrial de los planes quinquenales, un enclave *ex propósito* para superar las deficiencias técnicas y sociales del país comunista. Esta urbe fue diseñada arquitectónica y urbanísticamente por un equipo de alemanes y holandeses entre los años 1930 y 1935; es un enclave estratégico que perteneció administrativa y territorialmente al óblast de Cheliábinsk, una región económica cerca a los montes Urales que se orientó a la siderurgia y al montaje de maquinaria, debido a los depósitos de hierro presentes en la zona. Esta fue una de las tantas ciudades de la revolución que obedecía a un plan urbano en lo referente a la adopción de una serie de medidas conceptuales y metodológicas para maximizar el uso del suelo y crear una serie de ordenamientos funcionales en lo que respecta a localización de las estructuras civiles, la infraestructura y los servicios. La intención era adoptar un urbanismo moderno, científico y eficiente que se caracterizara por trasplantar determinadas experiencias urbanas y arquitectónicas occidentales de las que carecía el establecimiento comunista. Estas ciudades, por regla general, se dividían en distritos, unidades separadas por zonas verdes, con 4.000 a 10.000 habitantes, hasta llegar a los 100.000 residentes, con un potencial de ampliación y de reorganización espacial de 6 a 9 metros cuadrados por persona, que permitía la inclusión de 200.000 ciudadanos.

Este tipo de urbanismo está sustentado por razones económicas e ideológicas, pues el planteamiento de la ciudad socialista se presenta bajo el rechazo a la urbe capitalista, de ahí la adscripción a nuevas teorías y nuevas propuestas que superaran la manera en que esta había funcionado, pues la referencia física a la construcción de la vieja sociedad es

---

<sup>442</sup> (492) **Martell, P.** La legislación sobre la vivienda en la Rusia Soviética. [aut. libro] El Lissitzky. [trad.] Juan-Eduardo Cirlot. 1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos. Barcelona : Gustavo Gili, 1930, 1970. Pág. 149





Fig. 273. Magnitogorsk, plano de la ciudad industrial en la región de Cheliábinsk, Rusia, 1931

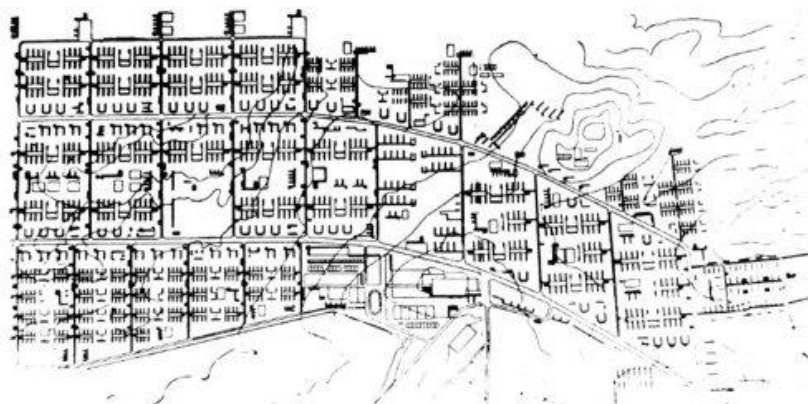


Fig. 274. Ernst May, Plan De Magnitogorsk, 1933



Fig. 275. Siderúrgica en Magnitogorsk, años 1930

aquella que se había configurado congestionada e incompetente. El nuevo establecimiento comunista estaba dispuesto a encontrar la solución de estas formas históricas fracasadas:

“La representación fundamentalmente falsa de que la ciudad es en general algo negativo, pero no solo la ciudad capitalista en su aspecto actual, con todas sus monstruosidades sociales, su estructura clasista, sus condiciones antihigiénicas, su suciedad, su superpoblación, etc. He ahí el porqué, de que en vez de proyectar ciudades socialistas compactas y fácilmente organizables, estos “teóricos” con sus proyectos “futuristas” tienden a sustituir la ciudad por asentamientos estructurados según centros separados, o bien proyectan estructuras urbanísticas que en el estado actual no estamos ni siquiera en condiciones de construir y por el contrario rechazan estructuras más económicas. 443

Así mismo, existía la necesidad de que el planteamiento urbano de la nueva ciudad soviética estuviera acompañado de unos costos relativos, alcanzables por medio de la adopción de materiales locales, la reducción del espacio por persona y la contracción de las vías de acceso, entre

otros múltiples factores, entre los que también se destacan el clima, la geografía, el origen de la población, etc. Todo esto para esgrimir estudios demográficos y económicos que persuadan a los comités centrales de construir magníficos proyectos con presupuestos mínimos que daban como consecuencia unas deplorables condiciones de habitabilidad, y que, conscientemente, anticipaban una congestión del espacio residencial y urbano, con el agravante de la contaminación excesiva por la asociación entre los grandes emporios industriales y las ciudades dormitorio proyectadas al pie de estos complejos fabriles que recuerdan las primeras realizaciones densificadas y congestionadas de la ciudad industrial del siglo XIX.

Al comenzar el Primer Plan Quinquenal, el 75% aproximadamente de los trabajadores industriales soviéticos tenían menos de seis metros cuadrados por cabeza, es decir, poco menos de una habitación de tres por dos metros, en cuadro. Más del 20% sólo disponía de tres metros cuadrados. Los artífices del Primer Plan Quinquenal destacaron el deplorable estado en que se encontraba el problema de la vivienda urbana, considerándolo como uno de

<sup>443</sup> (392). **F. Svetlov, S. Gomyj.** La ciudad socialista en la sociedad sin clases. [aut. libro] Paolo Ceccarelli y et al. [trad.] Carlos Martí Mas. La costruzione della città sovietica. Barcelona : Gustavo Gili, 1970, 1972. Pág. 225

los peores de la escena soviética, y forjaron un ambicioso proyecto de mejora. <sup>444</sup>

La congestión de la ciudad proviene, en el ámbito de la ideología soviética, de la inequidad en la distribución de la riqueza, del mal uso del suelo y del desorden en el planeamiento de directrices que orientaban el bienestar físico de la población. Así, la ciudad resultante es contaminación y enfermedad, como consecuencia de la tradición de la ciudad en Occidente. De esta manera, surgen dos posiciones: la primera corresponde a una serie de modelos arquitectónicos y urbanos propuestos por teóricos modernistas como B. Velikovski, J. Leonidov, M. Korgev, J. Volodiko y los hermanos Vesnin, entre otros, que promulgaron la desurbanización de la urbe y la reconceptualización de sus diversos componentes, desde la calle, la manzana y la unidad de habitación, hasta sus posibilidades de uso alrededor de los servicios comunes o colectivos, una interpretación que ha tenido una amplia influencia en la arquitectura moderna. La segunda posición corresponde a la reconsideración de la ciudad tradicional heredada ante la necesidad de reforzar los valores que puedan engrandecer la consciencia cívica y social del pueblo mediante la monumentalidad ideológica en grandes conjuntos residenciales o administrativos<sup>445</sup>. Todo esto como una forma de invertir los propios problemas funcionales y los efectos negativos de la densidad y la congestión que pesan sobre las ciudades por su acelerada transformación.

Entre las propuestas de los teóricos se encuentran la célula de tipo “F”, presente en el edificio Narkomfin, y la propuesta urbana de la “ciudad lineal”, uno de los planteamientos ideales para “eliminar la congestión

y el desorden”<sup>446</sup> gracias a su fácil organización que posibilita la productividad y la racionalización de sus diversos componentes básicos, propios de la oferta urbana. Así mismo, faculta los servicios, las zonas verdes y el transporte, entre otras instalaciones, así como una iluminación y una ventilación adecuadas. Estos mecanismos de la ciudad del pasado, asociados a concentraciones sociales malsanas, encuentran en la teoría soviética de la ciudad una posición de reconstrucción total.

### 3.7 La congestión como respuesta a la realización de la vivienda

El acceso a la vivienda, en el caso estadounidense, resultaba dificultoso, debido a la escasez de la oferta, y estaba convenido por los modelos vigentes a las deficiencias del sistema y a sus coyunturas estructurales en inversión, diseño y realización. Así mismo, la vivienda construida era de mala calidad a causa del uso de pésimos materiales, y su construcción se realizaba básicamente de manera artesanal. Frente a esto, deben tenerse en cuenta otras variables, como las configuraciones tipológicas que ha adquirido la construcción en su simplificación y su adecuación al entorno colectivo, la falta de formación de la población y la elevada tasa de natalidad o de inmigración, así como el aumento de la capacidad laboral y adquisitiva del medio urbano que se encuentra siempre en evolución. Así mismo, hay que sumar las diferencias cualitativas de la vivienda por estratificación y el acceso a la misma, porque su valor es equiparable a su capacidad económica y a la calidad de sus servicios.

<sup>444</sup> (390) **Schwartz, Harry**. *Russia's Soviet Economy*. [trad.] Antonio Gobernado. Madrid : Aguilar, 1955. Pág. 397

<sup>445</sup> La idea es que todas las propuestas de planificación se dirijan al beneficio general de un plan de desarrollo económico, para lo cual se consideró necesario suprimir idearios particulares y de investigación que no se suscribían a las políticas del estado soviético, tal como lo refiere en el texto *De la Vanguardia a la Metrópoli*, “La arquitectura se encuentra frente a aquella tradición de la que había intentado huir adhiriéndose a la revolución, en su propia búsqueda por conseguir la liberación de los modos de vida de la burguesía. La prefiguración de un estado igualitario que había inspirado la investigación de la vivienda colectiva del grupo de ‘S. A.’, desaparece frente a las

decisiones de Stalin de reforzar nuevamente la institución familiar. La ciudad socialista debe tener en cuenta, otra vez, el pasado y no mirar solamente hacia el futuro; pronto Kaganovich demostrará a Guinsburg y a Sabsovich la total inutilidad de sus utopías.” (393) **Tafari, Manfredo, Cacciari, Massimo y Co, Francesco Dal**. *De la vanguardia a la metrópoli : crítica radical a la arquitectura*. [trad.] Seminario de Urbanística II de la ETS de Arquitectura de Barcelona. Barcelona : Gustavo Gili, 1972. Pág. 199

<sup>446</sup> (394). **Bazarov, V**. *Principios de la planificación a largo plazo*. [aut. libro] Paolo Ceccarelli y et al. [trad.] Carlos Martí Mas. *La costruzione della città sovietica*. Barcelona : Gustavo Gili, 1970, 1972. Pág. 101

En este caso, se expone como ejemplo, la evolución de la vivienda moderna en Filadelfia y sus problemáticas desde la congestión, en tanto que no existió un proyecto de ciudad, a pesar de contar con una experiencia previa.

“[...] Las contingencias o los compromisos forzados sobre los arrendatarios, ya sea en forma de viviendas estrechas o de habitaciones con el espacio reducido, se han exteriorizado en la familia con un aumento de los peligros morales, como a la exposición a la propagación de enfermedades que acompaña al uso común de los pasillos y las escaleras y, como es más frecuente en el caso de los servicios sanitarios compartidos con todos los costes que a partir de esto conlleva. El alquiler, en dichas zonas, se adquiere con menos comodidades y sin las garantías que hacen una vida sana. En resumen, la congestión aumenta los valores, amplían las inversiones necesarias, reduce tanto la superficie de suelo disponible dentro del alcance económico del inquilino y los rendimientos que se pueden obtener del bienestar personal y el confort. 447

Así, las acciones de la congestión sobre la ciudad se pueden sintetizar en que las reformas a los modelos de apropiación del suelo y a la realización de la vivienda no se han modificado, en tanto que no hay una transformación intencionada, después de superar la barrera del siglo XIX, en la que se visualice una progresiva metamorfosis en los procedimientos de gestión pública o mixta, mas no en las prácticas espaciales o técnicas, ya que estas se mantenían incólumes, como el modelo arquitectónico o territorial que conserva los procedimientos de acción o intervención que se consideran legítimos y seguros para su ampliación sobre las áreas urbanas. De esta manera, prevalece el mismo deterioro

ambiental y social, situación desencadenada desde los primeros esquemas de la ciudad y su compromiso productivo, una actitud económica que es favorable al logro personal en la que prevalecen los modelos especulativos de referencia sobre el suelo, que son todos aquellos que organizan de alguna manera la ciudad en consolidación. Estos criterios que han servido para la realización de la ciudad, ahora se encuentran nuevamente comprometidos sin una visión retrospectiva, a pesar de que la urbe ya ha superado sus primeras etapas de evolución, pero la incapacidad del medio urbano para desplegarse hacia mejores formas de actuación y de unas renovadas estructuras se debe a su dependencia de mecanismos como la congestión que no permiten el desarrollo y la transformación del medio urbano, en donde prevalece el proceso de realizar la urbe de forma fragmentada y heterogénea. Tal fenómeno actúa con base en formulaciones que presentan las mismas características y la misma naturaleza histórica, ya que estas obtienen, de sus rutinas y sus regulaciones básicas, un determinado control de las áreas urbanas, como una solución única y excluyente que garantiza una visión formalista de sus despotismos y sus ejecuciones .

La congestión se encuentra ahora condicionada por fenómenos o circunstancias externas a sus propios patrones de habitaciones cerradas y sin servicios, en donde la intervención del espacio urbano para la clases populares, o el nuevo desarrollo de viviendas que incluye servicios domiciliarios e instalaciones para los electrodomésticos, crea una nueva tipología en la arquitectura, la de distribución y configuración por nuevos usos y por nuevas relaciones funcionales en los solares y en las manzanas 448 que originan una superposición de actividades en los tejidos urbanos, el aumento de la valorización de los predios, mejoras en

<sup>447</sup> (395) **Newman, Bernard J y Association., Philadelphia Housing.** Housing in Philadelphia, 1922. Philadelphia : Philadelphia Housing Association, 1922.

<sup>448</sup> Los teóricos en la Modernidad han recogido las enseñanzas de la tipología, ya en desuso, para plantear nuevas visiones a los procesos de organización y composición de la ciudad. En este caso, Carlo Aymonino describe la ampliación y la difusión de la tipología residencial como opciones en la ciudad, ya sea igualando las categorías que antes señalaban exclusivamente a los monumentos, como en la arquitectura, en su toma de consciencia social debido la importancia que gana durante la Modernidad

mediante su revaluación tipológica por sus trascendentes capacidades formales y funcionales “[...] el hecho de que las propuestas de los utopistas clásicos, planteadas como alternativas de la ciudad real, se expresen a través de tipologías edificatorias, como base de sus ‘cualidades de difusión’ y repetición (en especial, en Fourier, aunque el edificio del el edificio del Falansterio se inspira, desde el punto de vista formal, en la arquitectura ‘clásica’ francesa), supone otra confirmación de la importancia que comienza a asumir la definición distributivo-formal de las nuevas construcciones basadas en sus asignaciones de usos. Estas directrices suponen, en general, una exclusión ,de los espacios arquitectónicos originales e irrepetibles (monumentos), exclusión que

las capacidades adquisitivas de los arrendatarios y nuevos servicios domiciliarios y de transporte, entre otros.

Así, el inicio del proceso de la congestión se establece en la medida que se da un fuerte costo inicial en la compra o adecuación del terreno o del inmueble y, acto seguido, al darse el gasto preliminar, se presentan unos costes posteriores que participan en la construcción o la adecuación del edificio. Una vez realizadas las obras, estas se orientan a la inversión y a la apropiación de lo invertido en el control de los alquileres o las rentas, donde se encuentra el principio de las condiciones económicas y sociales, como el trasfondo de la congestión.

La amortización de lo invertido, los alquileres y otros ingresos suben o bajan de acuerdo con su localización, ya sea con respecto a las fábricas o a su proximidad al transporte y a los servicios, en ello también incide la calidad de la construcción y de las infraestructuras alrededor. Así, la congestión aumenta su intensidad y su influencia cuando está en el centro de las acciones de la lógica del mercado y disminuye al alejarse, ya que se restringen las acciones de valorización de los terrenos y sus mecanismos de producción. De igual forma, los costos de manutención retroceden ante la falta de poder adquisitivo, pero aumenta el costo del transporte y las distancias con respecto los centros de servicios.

Una referencia a la problemática de la refacción de las estructuras clásicas de la congestión, de su aplicación tardía y dubitativa y de su verdadera incidencia social se encuentra en el libro *Slums and Housing*, de J. Ford, en el que recopila las primeras experiencias en torno a la supresión o a la mejoría sustancial de las viviendas antiguas:

---

se refleja, por ejemplo, en la ausencia de referencias a zonas urbanas concretas que caracteriza a los modelos propuestos por los utopistas, Surgen así, en un ámbito espacial limitado y definido a priori en la mayoría de los casos (por ejemplo, a partir de las relaciones entre el edificio y los límites de la propiedad del suelo, independientemente de la coincidencia de éstas con las alineaciones viarias)[...]”. (397) **Aymonino, Carlo.**

Hay muchas razones por las cuales los viejos edificios de vivienda finalmente desaparecen. A veces porque están situados sobre una oleada de innovaciones arquitectónicas y de aumentos repentinos en esa dirección, como ha ocurrido en diversas partes del Upper East Side, donde estas viviendas pueden ser reemplazadas de manera rentable con estructuras más modernas. A veces, el encauzar de nuevo el sistema de tráfico de la ciudad, el ensanchamiento de las calles, la construcción de puentes, la creación de parques o patios de recreo u otras mejoras públicas en cuyo progreso se destacan estas nuevas urbanizaciones, dan cuenta de su demolición. Más estas condiciones serían más frecuentes si se encuentran respaldadas por sólidos bloques de edificios que son similares en todos sus aspectos y que representan un carácter de barrio distinto, en cuanto este se encuentre asociado a una mejor situación económica, pero a veces si esta se encuentra asociada a la raza del inquilino, esto desalentaría la nueva construcción. La cantidad de demolición que se ha intentado realizar con la intención deliberada de la eliminación de arrabales es extremadamente pequeño, y la cantidad de nuevas construcciones que se proporcionan dentro del límite de los recursos de los inquilinos desplazados es aún más pequeño. 449

Estas nuevas operaciones urbanas en New York, durante la década de 1930, forman parte de una nueva visión del suelo sobre los mismos procesos de especulación en los que la oferta y la demanda de construcciones son el único objetivo, pues con este se obtiene el mayor rendimiento posible de los gastos de capital, esto debido a las utilidades que da el aumento en el auge en la construcción. Existe una salvedad a este conjunto de mecanismos que configuran ahora el espacio de las ciudades: no es frecuente que la inversión privada construya casas de clase media, populares o de interés prioritario para los menos favorecidos, y, en caso de producirse esta actividad económica, su rentabilidad es menor a otras

Il significato delle città. [trad.] Francisco Pol Méndez. Madrid : H. Blume, 1981. : H. Blume, 1975, 1981. Pág 108-109

<sup>449</sup> (283) **James Ford, with the collaboration of Katherine Morrow and George N. Thompson.** *Slums and housing, with special reference to New York City; history, conditions, policy.*, Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1936. Vol. 2. Pág.511

actividades comerciales. Esto es debido a que el dinero invertido tarda mucho tiempo en retornar como ganancia a sus propietarios, o puede perderse por las eventualidades financieras o calamidades sociales. Otra inseguridad con respecto al gasto de recursos en la vivienda es que no existen procedimientos industrializados para su masiva y rápida construcción, pero sí condiciones inciertas en el mercado laboral y financiero que afectan permanentemente los productos del desempeño social, y que pueden resultar muy agudas, ya sea la falta de trabajo o de acciones sociales y hasta problemáticas interraciales, entre otras situaciones.

Estas variables se pueden reconfigurar positivamente si existe una intervención del Estado para controlar la producción y la demanda de viviendas, arbitrando sus estándares de calidad y mitigando las dificultades del sector, pero en el caso norteamericano, el Estado no intervino, y dejaba en manos de los particulares el proceso de urbanización de la vivienda y, por ende, de la ciudad. Este desequilibrio llevó a la multiplicación de actores y de sus intereses en el campo de la arquitectura, y así surgió un sinnúmero de intermediarios para la realización de cualquier obra. Debido a la escasez crónica de edificaciones, hubo una gran demanda, pero prevalecía la baja calidad en las realizaciones, y múltiples actores que trataban de intervenir en el negocio, lo cual permitió un ejercicio muy lucrativo con base en las deficiencias del gobierno y las necesidades de la población. De esta manera se hace dificultoso adquirir una vivienda, o una que ameriten la inversión de capital privado <sup>450</sup>,

---

<sup>450</sup> El surgimiento de una nueva mentalidad social, durante el periodo de F.D. Roosevelt, sobre los beneficios públicos como la vivienda subsidiada por el Estado, impulsaron el desarrollo de los grandes conjuntos residenciales, pero realizados en compañía de los particulares. Esta nueva forma económica era aquella en la que el Estado contribuía con recursos para su realización, siendo uno de los motivos erradicar las altas densidades y los problemas asociados a la congestión por intermedio de planes de vivienda a gran escala tal como lo refiere el texto *Historia Económica de los Estados Unidos*. “La construcción de viviendas ofrecía un terreno de ensayo. Durante los primeros cuatro años de la administración, apenas si se hizo algo espectacular. La única ley general de propiedad urbana trataba de estimular la construcción, ayudando y alentando las “inversiones de capital privado” en el terreno de las hipotecas urbanas; se habían formulado varios proyectos para asegurar a los prestamistas contra el peligro de pérdidas. [...] Finalmente, en 1937, ante el requerimiento del senador Robert F.

convirtiéndose este proceso de otorgar vivienda popular con unas determinadas condiciones en una ficción, más aún por la inestabilidad del mercado financiero de los Estados Unidos y las permanentes crisis bancarias y jurídicas. Este panorama llevó a conformar y a disponer premeditadamente de un número pequeño de formas preconcebidas de vivienda o de “moldes” para los sectores urbanos que se pretendían realizar para la ciudad.

Si los predios de baja altura poseen características por lo general deficientes, es porque el valor social y económico del suelo en el que se asientan es menor, mientras que el de las edificaciones con mayor altura es considerablemente superior, porque una parte del costo de la construcción se ha ido en la adquisición del terreno haciéndose necesario instrumentar el suelo y la edificación para amortizar su valor. La congestión que se desarrolla allí unifica y homogeniza el escenario fraccionado de la urbe, debido a la aglutinación de las funciones y de las nuevas técnicas empleadas para su elaboración. En esta nueva etapa de la realización congestionada de la urbe, aumenta la altura de las edificaciones y se emplea un nuevo repertorio formal, más racional, que en algunos casos es llamado Nuevo clasicismo o *Art Deco*, cuya ideología pretende, aún más, la homogeneización o la continuidad de los procesos de desarrollo ya previstos, pues la separación o la dispersión en formas o estilos diferentes a los conocidos sería un inconveniente que mellaría las bases productivas y colectivas de la urbe. Esta búsqueda uniformidad del actuar

Wagner, el Congreso estableció una United States Housing Administration en el Departamento del Interior y la autorizó para vender en el espacio de tres años Dls. 500 millones de valores gubernamentales garantizados. Con estos fondos la Housing Administration podía hacer empréstitos a sesenta años a las administraciones de las viviendas públicas de los diversos Estados, y para cargar alquileres bajos, si la comunidad hacía exportaciones suficientes, podía pagar un subsidio anual mediante exención de impuestos o de otras maneras, o hacer un donativo de dinero efectivo y pagar la mano de obra hasta un 40 % del coste de la contribución. Los representantes de los Estados rurales, generalmente trataban de obstaculizar estas proposiciones para las construcciones urbanas, pero desapareció la abierta oposición del capital privado. El gobierno debía facilitar albergue para aquel tercio de la población mal alojado”. (274) **Kirkland, Edward C.** *Historia económica de Estados Unidos*. [trad.] Eugenio Imaz. 2. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948. Pág. 765





Fig. 276. Plano urbano de Stuyvesant Town, en New York, 1947-1949.<sup>451</sup>



Fig. 277. Comparación del área urbana donde se localizaba *Stuyvesant Town*, de los barrios marginales o *tenements* de los años 30 y la actualidad en la ciudad de New York, 1947, proyectistas Irwin Clavan y Gilmore Clarke.

y el pensar por parte del colectivo civil, uniría los procedimientos paralelos a la congestión, como la densidad y la zonificación, cuya principal característica es ejercer control sobre el mercado del suelo y sobre todas las acciones formales y funcionales que allí se realicen.

Un ejemplo de ello es el diseño y la construcción de conjuntos multifamiliares de grandes proporciones que albergan una alta densidad sobre terrenos deteriorados dentro de la urbe, siguiendo los patrones especulativos de la ciudad que ha fracasado en su intento de hacer un espacio más habitable, en este caso se trata del *Stuyvesant Town* <sup>452</sup> (1947) junto al East River en Manhattan, en la ciudad de New York (Fig. 276-277). El conjunto residencial aplica un modelo inspirado en la ciudad radiante de Le Corbusier, un urbanismo moderno complementario a la política social del Estado, como estrategia de planeamiento global, cuya actitud es equilibrar los diversos actores, población e inversores, así como un hábitat más amable en cuanto a la relación de la vivienda, el tráfico y las zonas verdes con sus habitantes. Esto abrió la posibilidad de que la ciudad pudiera identificarse con estos elementos tradicionales y resarcir su ausencia histórica.

Contradictoriamente, el proyecto en terrenos públicos pasó a ser privado y, a pesar de poseer exención de impuestos, se usufructuaron las viviendas mediante altos alquileres, se seleccionaron los inquilinos y no se permitió el paso de los habitantes de la ciudad por las zonas verdes que han sido diseñadas para tal fin. Así mismo, no se contaba con equipamientos o instalaciones públicas que complementaran la capacidad de integración del conjunto o que eran necesarias para no desvirtuar su orientación social. Este polémico conjunto residencial contaba con el entorno adecuado para continuar con las políticas y las realidades propias de la ciudad del capital, pero también para constituirse en una forma de transición relacionada con el planeamiento y la regulación de un entorno que busca reclamos formales deliberados. De igual manera, sus intervenciones formales y funcionales, sus procedimientos técnicos y administrativos empleados para lograr su magnitud espacial, y su privatización urbanística no defraudaron ningún aspecto relacionado con la ideología de la congestión. Su principal característica era el aumento de la densidad habitacional y el bajo costo del suelo, debido a las “casas de vecindad” que le abrieron paso a la urbanización en este lugar y a que el modelo urbano no cumplió con las expectativas depositadas en él, pues el grupo inversor obtuvo el aval en el procedimiento de defensa de

<sup>451</sup> proyecto de vivienda de la posguerra proyectado originalmente entre 1942-1943

<sup>452</sup> Stuyvesant Town, Complejo residencial de 110 edificios, 11.250 apartamentos y más de 25.000 habitantes en 320.000 metros cuadrados

sus intereses, como particulares sobre el bien común, por parte de la Corte Suprema de Justicia.

L. Mumford, como miembro de The Regional Planning Association of America (RPAA), y columnista de *The New Yorker*, criticó dicho desarrollo residencial privado:

“[...] tal vez la mayor y más siniestra de estas urbanizaciones es Stuyvesant Town, la empalizada masiva de apartamentos que han sido construidos por la Metropolitan Life Insurance Company entre Calles XIV y XX, en la zona delimitada al este por la Avenida C y un pequeño tramo de la Franklin D. Roosevelt Drive, y en el oeste por la Primera Avenida. En el momento, en este grupo de edificios que están terminados, veinticuatro mil personas vivirán en sus sesenta y un acres. (El original de la calle y el modelo del bloque de Nueva York fueron planeados para una densidad de setenta-noventa personas por acre; este nuevo desarrollo tendrá una densidad por trescientos noventa y tres.) Eso hace que esta comunidad sea mayor que otras dieciséis mil ciudades en los Estados Unidos y más pequeño que sólo cuatrocientos. En lugar de bajar la densidad en la zona, los propietarios de Stuyvesant Town, en complicidad con la Ciudad de Nueva York, han establecido un patrón de mayor congestión. Si Nueva York fueron completamente reconstruido de esta manera, incluso el Sr. Robert Moses<sup>454</sup>, que ha tenido mucho que ver con el establecimiento de este patrón en la vivienda, tal vez lloraría tío! <sup>455</sup>.

El “perfeccionamiento” de la ciudad, a medida que pasa el tiempo y su transcurso circunstancial, impone nuevas condiciones a la población residente. Estas condiciones son las formas que va adquiriendo la congestión al modificarse las necesidades de los habitantes y sus recursos económicos disponibles, que cada vez más se encuentran devaluados, lo que genera más necesidades y relativiza los gastos excesivos. Así, la

mayor parte de lo devengado por el residente se gasta en su manutención en la ciudad, pagando alquileres o servicios o, de igual manera, cuotas sobre las propiedades inmobiliarias y el consumo masivo de bienes que se van obteniendo proporcionalmente a unas insuficiencias cada vez mayores.

Paralelo a esta recapitalización del caudal social o patrimonial de la ciudad que se reinvierte en sí misma, se crean de forma complementaria unas imágenes “institucionalizadas”, o de referencia, que son un recurso iconográfico que, en el caso de la congestión, corresponde a espacios que se multiplican y se condicionan bajo muchas formas y múltiples funciones, la naturaleza y la condición de la arquitectura producto de su visión comercial. En este caso, las edificaciones en altura, los conjuntos residenciales y el comercio son formas arquitectónicas que forman parte del rendimiento de las actividades urbanas y poseen, en lo figurativo, un producto más de la ciudad del capital, cuya opción es crear, debido a estas realizaciones, un “sello”, una diferenciación, un estilo de vida, una “esencia” elaborada a partir de una apariencia autónoma para que forme parte del desarrollo psicosocial y su manifiesta manipulación de lo que debe ser entendido como “contenido cultural”.

M. Castells, en su texto *La cuestión urbana*, identifica algo similar en los llamados “medios sociales urbanos”, algo que está “Más allá de las imágenes sociales suscitadas por las zonas urbanas y cuyo análisis forma parte propiamente hablando de las representaciones ideológicas en relación al marco vital” <sup>456</sup>. Así, las doctrinas que gobiernan la ciudad utilizan las imágenes, como parte de la lógica del capital financiero, para transformar la realidad o convertirlas en indispensables. Por su parte, la imagen en la ciudad, que se empieza a convertir en metropolitana, establece una nueva relación entre el individuo y la sociedad urbana en la

<sup>454</sup> Robert Moses, el comisionado de los parques y el coordinador de la Oficina de Construcción de la Ciudad de Nueva York, entre 1945 y 1958.

<sup>455</sup> (398) **Mumford, Lewis**. "Prefabricated Blight". *Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design*. New York : Harcourt Brace Jovanovich, 1956, págs. 108-9. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y**

**Contandriopoulos, Christina**. *Architectural theory*. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 336-337

<sup>456</sup> (237) **Castells, Manuel**. *La question urbaine*. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 118

que la devaluación del mundo simbólico y sus representaciones se suplantaron por la imagen de la apariencia, y que, mejor que la arquitectura racional y utilitarista, no solo utiliza formas o contenidos simples, sino también las imágenes exuberantes y recargadas para representar el dominio de lo visual por su tamaño, por lo vistoso de sus elementos y por su facilidad técnica de elaboración.

De esta manera, se pueden evaluar aproximadamente los cambios en la estructura urbana y arquitectónica en la ciudad norteamericana, así como los fenómenos que se suceden con el medio ambiente construido. Esta cuantificación de manera inmediata de lo urbano, de lo construido por el hombre, se inclina a concluir que la ciudad está pensada por él, que sus respuestas están inducidas o provocadas para la sociedad que lo habita en cualquiera de sus patrones sociales, y que son sus excepcionales particularidades, como el cientifismo social o la novedad económica de sus habitantes, las que han establecido los métodos racionales y la voluntad para construir la urbe. Así mismo, esto es logrado gracias a la perseverancia o la tenacidad de la colectividad, ya que esta ha imaginado y elaborado su arquitectura, pero todo indica que no es así, ya que el sistema ideológico en el que descansa el poder de la ciudad es el que provee las condiciones políticas y de transformación para que surja el trabajo, el comercio y la innovación en la comunidad, siendo los medios de fabricación y de composición, en su binomio político-industrial, los que ha decidido cómo debe ser la mayoría de las propiedades formales y espaciales que la arquitectura debe presentar, así como sus mecanismos de interacción, densidad y tamaño, en tanto que la comunidad se adapta a las convenciones suministradas por estos y a los protocolos que dictaminen las estructuras de producción.

Siempre encontramos que la doctrina económica está articulada a la cultura urbanística, y que esta forma parte la congestión, la cual siempre ha estado ligada a la ciudad desde su existencia y, después de la Revolución Industrial, a cualquiera de sus formas de organización capitalista. La congestión ha promovido de manera directa un mercado de lo urbano que va acompañado de una imagen que se refuerza mientras exista la concentración o la aglomeración de dichas actividades, a la vez que se

devalúa sistemáticamente en sus propiedades culturales. Ahora, esta imagen es intercambiable y “figurativa”, sin peso aparente desde su embrión racional e ilustrado, y evoluciona desde el desarrollo industrial al utilitarismo burgués, un *collage*, una serie de formas discordantes y no concluidas que, por obvias razones, no pueden permanecer fijas en el imaginario colectivo porque estas cambian de acuerdo a las necesidades mercantiles, ya que su continuación en la sociedad se realiza por medio de los instrumentos de producción y de conocimiento que permiten el movimiento de todos los recursos disponibles.

La ideología que se le ofrece a la población está compuesta por todo aquello que pueda ser sencillo de digerir, práctico, aceptado y sometido a las necesidades de la producción y la economía fácil. Para ello, se necesitan mecanismos operativos de valoración que sean visibles en situaciones concretas, que haya un conocimiento práctico que sea expedito en su comunicación, recursivo pedagógicamente ante un colectivo desconcentrado o desacertado que necesita comprender las estructuras que le rodean, y que, por esas mismas creencias, se mantenga la fe en cualquier objeto o producto de consumo. De esta manera, la información que nos proveen los cuerpos arquitectónicos y la misma ciudad, ya no proviene del arte, sino de la imagen latente en el medio urbano, la del consumo, o aquellas que se consideran simbólicas a sus intereses, ya que estas son más simples y adecuadas a los intereses inmediatos de los que han financiado o especulado con los recursos urbanos.

Estas acciones dirigidas al colectivo urbano son las mismas operaciones que utiliza la congestión, y se ejecutan como parte de una de las prácticas funcionales para motivar y justificar las realizaciones en arquitectura, en tanto que el objetivo de promotores inmobiliarios y de la industria es reinvertir constantemente el suelo urbano a partir de nuevas apariencias, sin que exista el temor a errores de interpretación, ya que estos serían un mal menor de la expresión de esos intereses inmediatos en los que lo importante son los recursos económicos empleados y administrados, o los patrimonios aplicados a formas generales en las que exista un interés por los grupos autocráticos. Así, el desarrollo del concepto de

congestión en la ciudad postindustrial lleva a una creación de una sociedad particular, a la misma cultura de masas, pero condicionada por unas nuevas y necesarias formas arquitectónicas y urbanas.

Esto quiere decir que la población metropolitana norteamericana está más enajenada por los patrones metropolitanos que la europea, pues las características democráticas de las nuevas sociedades ha permitido mayores libertades y menos cargas históricas en sus actuaciones. De esta manera, aunque la práctica contradice la ideología, ya que la libertad permitiría liberar al individuo de las ataduras de la historia, las circunstancias y los procedimientos instrumentales del mundo contemporáneo se encuentran atados a la democratización de los recursos, al fraccionamiento del bienestar y al esfuerzo personal por medio del logro propio para entrar en el sistema de libertades. Así, la sociedad se rectifica permanentemente dentro de los valores de libertad y progreso que se encuentran supeditados a los mecanismos que le permiten adquirir más espacio, más bienes y contradictoriamente más independencia del sistema que le ha permitido acceder a estos beneficios. Esta doctrina otorga a la población norteamericana una inusitada capacidad de acción, más libre y contundente en los ambientes de las ciudades, pero para lograr acceder a ella tiene que pagar un precio por medio de los beneficios que otorga el progreso inmediato por intermedio de la técnica abierta y la idea de la seducción que posee lo moderno.<sup>457</sup> Estas formas de relación entre individuo y sociedad también le confieren a la congestión una mayor flexibilidad e indeterminación en su realización arquitectónica. Así,

---

<sup>457</sup> Un ejemplo de la aplicación de modelos utópicos sin su carga cultural, emocional y de reforma social, donde solo se plantea de manera unilateral la visión materializada del progreso y el bienestar en la nueva ciudad, se encuentra en el modelo europeo del Plan Voisin de Le Corbusier, en el cual se presenta una serie de contradicciones tanto por la idea de su orientación ideológica como por el uso real de este plan por parte de las ciudades norteamericanas. “Aunque el Plan nunca fue construido resulta fácil descubrir su influjo en algunas de las construcciones europeas que después de 1945 intentaron paliar los estragos que la guerra había producido en el parque de viviendas. La proliferación de esta forma de entender el urbanismo y la ciudad no fue privativa de Europa; en Estados Unidos, hacia 1950, las ciudades radiantes crecieron como hon-

sociedad y congestión dependen de los recién creados sistemas de actuación urbanística en los que la historia y su carga simbólica se presentan como un escollo en la creación de nuevos modelos de validez universal.

En países como Estados Unidos, la independencia espacial y formal es un beneficio de los poderes de la productividad y las finanzas. Aunque, contradictoriamente, esta no sea tan ideal ni tan representativa, en cuanto a que esta cultura urbana, o su participación social, no pueda crear entornos participativos y de reflexión, lo cual permite la realización de modelos flexibles que son óptimos para crear estructuras “débiles” y aglomeradas en las que es posible transformar a voluntad el medio ambiente social y construido. A diferencia de lo que ocurre en los países europeos, en Estados Unidos, el espacio es un producto de las jerarquías en cuanto al orden que se le puede dar a este, pues la colectividad ha enfrentado una serie de libertades en la comprensión de los fenómenos urbanos, en cuanto a movilidad social, productividad, nuevas manifestaciones colectivas, innovación, etc. Uno y otro contexto presentan dificultades y obstáculos en cuanto a los escenarios sociales, ya sea para su restricción, negación y desconocimiento o para su libre expansión y desarrollo en las categorías representativas, funcionales o históricas de la ciudad, desde el punto de vista de las clases dominantes.

Como ejemplo de estas orientaciones sociales sobre la apropiación física de la urbe existen dos posibilidades: la primera es poseer una identidad consciente del lugar, ser propietario de un predio o participar de

gos (a las puertas de Manhattan, por ejemplo). Fue determinante la presión del Gobierno federal y su política de promoción de vivienda pero no como ciudades de negocios (lo que habría correspondido a la idea de Le Corbusier), sino como ciudades-dormitorio para la clase media. Tras esa exaltación de técnica y vanguardia al servicio de la planificación más eficaz, no palpita un auténtico ritmo urbano. Los nuevos espacios son lugares de coacción, donde lo contradictorio es subsanado a fuerza de orden y jerarquía. La ordenación mecánica y reductiva se cubre con una cierta fachada paternalista: el mundo necesita armonía y debe dejarse guiar por los armonizadores [...] de este modo el rebaño se encuentra guiado”. (423) **González, María José.** Políticas y estrategias urbanas : la distribución del espacio privado y público en la ciudad. Madrid : Editorial Fundamentos, 2000. Pág. 115

sus acciones. La segunda es la apropiación imaginada del espacio de las ciudades, por planificadores, promotores o grandes inversionistas a los que el espacio les pertenece por iniciativa o por necesidad, con lo cual, tanto la participación en el espacio como su identidad sobre el mismo es disfuncional, ficticia, y no hay intercambios con la sociedad. En ambos casos, en especial el segundo, se sucede, por regla general, una serie de procedimientos abstractos, científicos y cuantitativos en la definición figurativa y técnica de los entornos en donde se crean los modelos de la congestión. Así, la aplicación de la zonificación y de las normativas que persiguen el aumento del tamaño de las edificaciones y sus volumetrías, así como de un formalismo escenográfico apropiado para su venta y promoción, acuden de manera contradictoria a los principios sociales de la pertenencia o la apropiación de la urbe que poseen los diversos grupos sociales que la componen y de su influencia directa en el plano social y político.

Lo anterior solo es posible debido a una estrecha interacción entre la comunidad y su residencia, aunque también intervienen otras áreas y actividades del sistema urbano, pero el de mayor incidencia y el de mayor complejidad con respecto a los medios de producción es la habitación. Esta reciprocidad nace forzosamente para evitar la disociación entre la arquitectura y los medios económicos, ya que la vivienda, debido a su realización permanente, está en capacidad de conciliar sus propios modelos entre las diversas clases sociales y evolucionar ante las condiciones objetivas del mercado y la inevitable transformación de la ciudad moderna, así como la continuidad de los procedimientos ilustrativos y formativos que nacieron durante la conformación de la ciudad industrial. Estos modos de dependencia entre la forma residencial y la política económica de las urbes presentan precisión funcional y ambigüedad conceptual, debido a las múltiples tendencias que intervienen en ellas y un marcado materialismo que entra en juego al momento de actuar en los tejidos urbanos, por ser intermediado o negociado por la congestión, ya que esta no es una forma cultural, sino un medio de explotación general.

<sup>458</sup> (399) **Stein, Clarence S.** New towns for new purposes. [aut. libro] Lewis Mumford. Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating

Como ejemplo de este tipo de alianzas en las que se encuentran presentes los instrumentos de construcción de la ciudad y el uso de la congestión está la descripción de New York escrita por C. Stein:

“Grandes sectores de Nueva York ahora se están reconstruyendo con apartamentos, casas masificadas y reglamentadas, tanto por la Autoridad Municipal de la Vivienda y por las grandes compañías de seguros. Esta tendencia está siendo seguida en otras ciudades de América e incluso de Europa. Aquí el requisito básico para vivir con un acceso fácil a una apropiada zona verde natural se abandona. Si la vida de estos edificios se comprendiera menos sobre la base de la estructura y más en el de la obsolescencia social de un mundo en cambio, creo que la política sería diferente.

458

Las áreas de la urbe moderna, y más concretamente los sectores adecuados para el acondicionamiento de más volumen constructivo y más densidad de la ciudad de New York, se pueden denominar como procesos congestionados que corresponden a todas aquellas operaciones alimentadas por una política, en tanto que todos los modos de producción dominantes deben mantener el estado denso y complejo de cualquier actividad relacionada con la ciudad, en donde el fin último es su reconstrucción física y social de manera endémica.

Estos procesos congestionados se relacionan con el monopolio de la urbe, y son sinónimo del capital o las formas de gestión cercanas a la propiedad, la concesión de beneficios, la especulación, las patentes, entre otros términos que han aumentado su importancia y su significación dentro de los procesos de especialización del espacio y sus formas, las cuales se convierten en categorías de ordenación que regulan los procesos de manera eficiente para inmuebles, áreas edificadas o sectores acondicionados con determinados niveles de ingresos. Estos modelos son aquellos que transmiten y asumen valores transitorios cuyo fin es el manejo de la ciudad que ha evolucionado conflictivamente y de manera

from the mid-nineteenth century to the present. New York, : Reinhold, 1952, 1956. Pág. 342



abstracta. Estas dependencias funcionales se han convertido en fundamentales dentro del proceso económico de la urbe, debido a una serie de acciones concretas del acervo económico al momento de gestionar y construir, que han sido instrumentalizadas por la congestión, pues la arquitectura elaborada y los sectores urbanos se ajustan formalmente o se regularizan funcionalmente, de acuerdo con las actividades relacionadas con el movimiento financiero, de personas o compañías involucradas en el negocio inmobiliario y sus transacciones.

De esta manera, las funciones o las apropiaciones del suelo urbano, que en sus inicios eran una práctica histórica de la sociedad, así como el incremento exponencial de todo lo que tiene que ver con el crecimiento de la urbe, se estructuraron en una ideología. Esto ha marcado una definición del perfil de la ciudad y una influencia en sus procesos colectivos, como en el caso del trabajo de sus habitantes que han estado condicionados por la imagen de ciudad o la especialización de la producción burocrática que se realiza en sus edificios. Ejemplo de lo anterior es la ciudad de New York, la aglomeración por excelencia, ya que existe una diferenciación social marcada que es producto de la configuración del espacio en donde se han establecido jerarquías funcionales que llevan a una clara división del trabajo, y donde se ha surgido un nuevo tipo de clase social a partir del poder adquisitivo, en tanto que cada zona posee una serie de actividades especializadas en las que se mantiene el *status quo* de la concentración urbana.

### 3.8 Un modelo de congestión

Los modelos de congestión son hechos que se repiten a lo largo de la historia, todas las ciudades cuentan con edificaciones que, por razones habitacionales o comerciales, estaban saturadas de personas o actividades. Esto permitió la creación de modelos urbanos, que formaban parte de unas categorías espaciales específicas de inclusión económica de índole sociocultural.

Al inicio del siglo XIX, las nuevas relaciones entre productores y producción, la ampliación de las dimensiones comerciales e industriales, el desplazamiento masivo de la población y su circulación al interior del territorio configuraron esencialmente las ciudades que hoy conocemos, pero el factor determinante en el crecimiento de la urbe ha sido la inclusión de las técnicas como un valor material que ha unido forzosamente el hábitat natural y agrícola con la industria y el comercio, cuyo producto es el entorno urbano de las ciudades, donde se ha cambiado radicalmente y de manera artificial la noción del suelo, tanto bajo sus supuestos valores económicos, que en la práctica serían “irreales”, por no decir inexistentes, creados o inventados por las expectativas del mercado a partir de una potencial especulación, como de la noción que se tenía de lo natural, que ahora es transformada según los intereses de lo urbano. Estos parámetros han incidido en la transformación del concepto de la vida colectiva en las urbes por una existencia funcional, racionalizada y subjetiva.

New York, como se ha visto, es la ciudad que mejor cumple estos nuevos parámetros de transformación integral en sus métodos de actuación que renuevan eficazmente sus estructuras por la aplicación de nuevas tecnologías. La congestión es expedita y posee un campo abonado a sus procedimientos, pues la sociedad está psicológicamente integrada y acepta con orgullo las nuevas condiciones urbanas, ya que la elucidada ideología de la libertad económica permite grandes inversiones en un clima de credibilidad financiera. Bajo este ambiente se hacen las siguientes propuestas:

“Mientras las torres Singer y Metropolitan Life estaban en construcción, Theodore Starrett propuso un edificio de uso mixto de cien pisos sin retrocesos, ni patios de luz, y que aglomerara en sus niveles espacio para oficinas, lofts industriales, apartamentos, un hotel, teatros y lugares comerciales debajo de una azotea que ostenta un parque de atracciones, todo separado por plazas públicas que surgían cada veinte pisos. “Nuestra civilización está progresando maravillosamente”, Starrett escribió sin ningún rastro de ironía. “En Nueva York [...] hay que seguir construyendo y tenemos que construir hacia arriba. Paso a paso hemos avanzado

desde la cabaña de madera para el rascacielos de 30 pisos [...] Ahora tenemos que desarrollar algo diferente, algo más grande".  
459

Pero el entusiasmo ante el progreso no deja ver las dificultades de índole social y ambiental de llevar a cabo estos proyectos, más si estos son profusamente alabados y referenciados de manera constante, ya que han interpretado e identificado a plenitud el medio urbano y pretenden configurarse como la identidad de la ciudad. Esta tendencia publicitaria es una de las múltiples referencias de los edificios altos, así como una manera de explicar su importancia cultural a falta de antecedentes históricos o de alguna tradición. Entre las personas fuera del ámbito de la arquitectura que se preocuparon por la ciudad en transformación, se encuentra P. Johnson, escritor británico, quien definió la ciudad de los rascacielos con una sentencia:

"Hay algo que me resulta interesante, y es que en el Viejo Mundo, lo primero que uno ve apenas llega a una ciudad son los campanarios; en esta ciudad lo primero que uno ve son los centros de inteligencia. 460

Esta definición de New York como ciudad científica es publicidad para sí misma, ya que el rascacielos era el comienzo de la imagen corporativa, sin importar la altura propuesta, el volumen adecuado o el costo

<sup>459</sup> (400) **Stern, Robert A., Gilmartin, Gregory y Massengale, John Montague.** New York 1900 : metropolitan architecture and urbanism, 1890-1915. New York : Rizzoli, 1983, 1995. Pág. 173

<sup>460</sup> (266) **Johnson, Paul.** History of the American people. [trad.] Fernando Mateo y Eduardo Hojman. 1. Barcelona : Javier Vergara Editor, 1997, 2001. Pág. 532

<sup>461</sup> El *laissez faire* es el reconocimiento democrático hacia la plutocracia en un país que se ufana de los valores republicanos, esta contradicción como tantas otras, se debe a que los fines originales del conjunto de la nación se han visto distorsionados principalmente por los intereses particulares, en tanto que todas las estructuras del Estado, durante casi todo el siglo XIX, estuvieron dominadas por la defensa de los intereses de la propiedad, condicionando al poder judicial y legislativo a sus intereses tal como refiere el texto Desarrollo de las ideas en los Estados Unidos Vol III, de Vernon Louis Parrington: "Pero la plutocracia erigía sus fortificaciones reales en otra parte. Viendo sagazmente las potencialidades de una Constitución que había sido ideada para proteger los intereses de la propiedad, adoptó dos procedimientos para

que ello implicaba. Ideológicamente, se tenía la convicción de que era necesario el tamaño, la solidez y la fuerza del inmueble para manifestar la autoridad del poder financiero y su política de expansión total. Tomar como epicentro la ciudad de la técnica es vincular la evolución urbana al progreso técnico y a los procedimientos que hicieron posible la victoria de la monumentalidad. Así, la congestión, la aglomeración y la densidad eran una necesidad doctrinal más que instrumental, y gran parte de sus logros radican en la competencia entre las diversas compañías o *Trust* de poseer o de aumentar sustancialmente las ya reconocidas "virtudes" corporativas del llamado "sistema norteamericano" mediante la realizaciones inmobiliarias y el uso del suelo urbano, en tanto que las ganancias resultantes no son solamente poder, sino que adquieren una justificación anacrónica del ideal de progreso bajo múltiples formas de transacción.

Con todo, el aliciente primario, como ya hemos visto, era la política del *laissez faire* gubernamental, cuya imposición era que no se atentara contra el principio de la libre competencia, se efectuara la restricción a los monopolios o se diera curso a una reforma civil. El procedimiento para expresarse adquiriría múltiples formas, ya fuera desde la libertad de acción sin escrúpulos, los nuevos métodos financieros o un mecanismo legal eficiente para doblegar la sociedad <sup>461</sup>. A esta libertad de actuación se suma la realización de insospechadas tácticas para moldear el capital

lograr los fines que se proponía: fomento el culto popular de la Constitución ponderando la excelencia del sistema de equilibrio y restricción mutua de los tres poderes o ramas del gobierno y propagando la doctrina de que discutir o poner en tela de juicio cualquiera de las disposiciones de ese instrumento era poco menos que un sacrilegio; y al mismo tiempo hizo cuantos esfuerzos pudo para extender las prerrogativas del poder judicial y someter a él el poder legislativo. durante la Edad del Oropel se abrió ancha vía a la dominación Judicial con la interpretación del principio del "procedimiento legal debido" ("due process of law"), que se descubrió en la enmienda decimocuarta de la Constitución. Con el desarrollo de la plutocracia, se extendió rápidamente la doctrina de la revisión de los actos legislativos por el poder judicial, la cual proporcionaba una defensa inexpugnable a los intereses de la propiedad y amenazaba el principio de la dominación democrática encaminada al fomento y protección del bienestar común". (401) **Parrington, Vernon Louis.** Main currents in American thought An Interpretation of American Literature (El desarrollo de las ideas en los Estados Unidos



Fig. 278. *Equitable Building* New York, 1867-1870

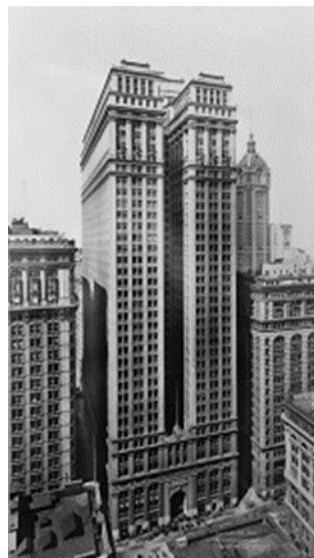


Fig. 279. *Nuevo Edificio Equitable*, New York, 1919.



Fig. 280. *Woolworth Building*, en 1910.

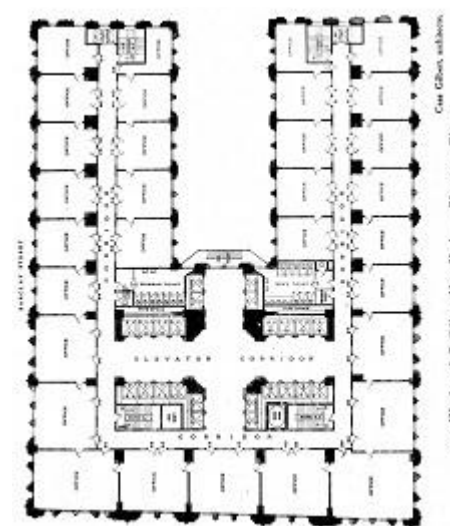


Fig. 281. Planta típica del *Woolworth Building*, en 1910.

financiero por medio de la masa extruida del rascacielos. Así, estos ganaban no solo altura, sino que se instauraba la formación de un equilibrio social fundado en la economía individual, como parte ya de una ciudad que se ufanaba de sus logros, de un prestigio civil y su notoriedad internacional. De esta forma la urbe que se construía en Manhattan y alrededores pasó de ser técnica y económicamente un lugar para oficinas, comercio o vivienda a crecer exponencialmente en forma y función en todos los sentidos. De esta manera, la ciudad pasó de los 7 pisos técnicamente habituales (40 metros) del *Equitable Life Assurance Building* de 1870, a los 60 pisos (241 metros) del *Woolworth Building* en 1910, franqueando 53 pisos o 201 metros en 40 años (Fig. 278-281).

De igual manera, se pretendía aumentar y consolidar el valor predial, así como un conjunto de relaciones económicas de producción, proceso en el que se hacía necesario proteger los derechos de la propiedad e invertir un gran capital. Así, en edificaciones de la época en la ciudad de

New York, como el *Moffat Building* (1847-48), el *New York Times Building* (1857-58), el *Brown Brothers & Company Banking House* (1864-65) o el *Mills Building* (1882) (Fig. 282-285), aplicaron las máximas condiciones económicas y técnicas, en tanto que los solares urbanos, ante la incógnita de la valorización futura, debían obtener “una masa de renta máxima por unidad de superficie [...] en que la densificación de las construcciones proporciona plus-ganancias crecientes por unidad de superficie y conduce por tanto a la elevación de los precios del suelo”<sup>462</sup>. De esta manera, se buscaban y se aplicaban nuevos medios científicos y espaciales en las edificaciones, en las que se procuraba aumentar su densidad de construcción y de altura de manera cíclica, en tanto que cada década aumentaban las posibilidades de las ciencias aplicadas a las obras mediante el uso de nuevos materiales, adaptaciones en el diseño y fulgurantes métodos de producción que minimizaran el impacto del valor del suelo y sacaran el mayor potencial de la masa elaborada y del solar por esta nueva dinámica.

: interpretación de la literatura norteamericana). [trad.] Antonio Llano. Buenos Aires : Editorial Bibliográfica Argentina, 1927, 1959. Vol. 3. Pág. 119

<sup>462</sup> (349) **Topalov, Christian**. *Le profit, l'argent et la ville, éléments de théorie*. (Ganancias y renta urbanas : elementos teóricos). [trad.] Fabio Enrique Velázquez Carrillo. Madrid : Siglo XXI, 1984. Pág. 246



Fig. 282. *Moffat Building*, 335 Broadway, en la ciudad de New York, 1847.



Fig. 283. El New York Times Building, 1857.



Fig. 284. *Brown Brothers & Company Banking House*, 1864-65



Fig. 285. *Mills Building*, New York, 1881.

La unión de riqueza y voluntad, el estímulo de la técnica y la ausencia de conflictos entre sus ideas y actos crearon un respaldo a estos métodos de organización económica: el *Moffat Building*, que es uno de los primeros ejemplos de la producción del nuevo espacio en las edificaciones, en las que se va prefigurando un nuevo tipo edificatorio, el rascacielos o el edificio alto de oficinas, debido a la rentabilización máxima del suelo como un procedimiento de la congestión, en tanto que se utilizan los nuevos parámetros arquitectónicos y urbanos.

“Mucho metal se utiliza en la construcción del Moffat; columnas de hierro fundido en la planta baja de Broadway enmarcan grandes escaparates en vidrio, y en el techo se utilizó una nueva técnica de placas de hierro en los rebordes, así mismo, puertas, ventanas y persianas eran de hierro, y las bóvedas debajo nivel de la

calle se iluminaron por tragaluces en adoquines de vidrio translúcido con marco en hierro fundido, patentados por Thaddeus Hyatt 463 en 1845. El inmueble estaba destinado principalmente para albergar las especialidades farmacéuticas del Dr. William B. Moffat, el Edificio Moffat también incluyó las oficinas de alquiler, una medida rentable que sería adoptada más adelante por los constructores de rascacielos. 464

Edificios e inmuebles comerciales de aspecto similar al *Moffat Building*, han aparecido con posteridad en la escena urbana de la ciudad de New York, tal es el caso del *New York Times Building*, el *Bank of the State of New York* o el *Broadway Grand Hotel* (Fig. 286-287), que ya contienen algunos de los elementos de construcción experimentados y cuyos recursos económicos adecuados al uso del suelo se habían evaluado.

<sup>463</sup>Thaddeus Hyatt es una referencia social, política y cultural de su época, en este caso sus investigaciones sobre la combinación de materiales para ser aplicados en la construcción, tal como hace referencia su patente denominada *Illuminating Vault Cover* de 1858, donde el Cemento Portland u el hormigón combinados con el hierro, crean una superficie acorazada con cristales aptos para circular por ellos, con preferencia

hacia la economía y por la búsqueda de medios seguros contra los incendios en la fabricación de techos, pisos y superficies ignífugas y para caminar.

<sup>464</sup> (403) **Bradford, Sarah y Condit, Carl W.** *Rise of the New York skyscraper*, 1865-1913. New Haven : Yale University Press, 1996. Pág. 44





Fig. 286. *Bank of the State of New York* 1855-56.



Fig. 287. *Grand Hotel* en Broadway y la calle 31, 1868.



Fig. 288. *Edificio Empire*, 1895.



Fig. 289. *Potter Building*, 1883.

Caso contrario estaría la vivienda en altura o la vivienda en el solar urbano, ya que esta no presentaba las características descritas anteriormente, sino que se hallaba en una condición de pauperismo premeditado, ya que tanto sus estructuras edificadas, espaciales y urbanas como su oferta eran básicamente perecederas, antihigiénicas y de mala calidad, y cuyo objetivo era la transitoriedad de la edificación en el suelo urbano, que, al igual que el inmueble comercial, se suturaba en altura y en usos para su máxima rentabilidad espacial, congestionando así todos sus componentes.

Este agobio “innecesario” de las estructuras estaba relacionado con el fetichismo del suelo urbano, a su supuesto valor social del “logro” y a su valor financiero real, así como a las eventuales utilidades económicas futuras que serían producto de la saturación consciente y la aglomeración premeditada, debido a la intensificación de las inversiones con el objetivo de extraer más capital, a causa de las diversas coyunturas que incidieron en el uso del suelo y de los nuevos procedimientos constructivos que aparecieron secuencialmente, siendo probados en edificaciones de mayor tamaño como el *Edificio Empire* (1895-98) o el *Potter*

*Building* (1883-86) (Fig.288-289). Las expectativas que nacieron de la práctica de las rentas inmobiliarias, basadas en la expansión de la construcción en altura y densidad, y sobre todo del englobe de los predios urbanos y la apertura de los “factores del valor del suelo”, son las logradas mediante la aplicación de la congestión.

Así mismo, el edificio en altura máxima trata de unir la cultura a la fuerza, mediante la aceptación de sus leyes naturales y de su razón instrumental que, aunque no es la ideal, se ha formalizado con base en el conocimiento científico y en la apertura de unos ideales individualistas que, por obvias razones, se encuentra en crisis permanente y forma parte de la subjetivación en el entorno de la ciudades. De esta manera, el estilo formalista, severamente caracterizado en la arquitectura de los inmuebles en altura, integraba esa disociación entre la arquitectura y la sociedad como una de las características de la congestión, sistema adecuado a la experimentación que, como casi cualquier tipo de actividad estética de la época, debía aproximarse a la población y a las instituciones, y cubrir los comercios para amoldar la nueva sociedad, como una nueva forma de orden social entre el arte, la vivienda, el trabajo y los servicios.





Fig. 290. Construcción del *Equitable Building*, 120 Broadway, 1912-15.



Fig. 291. Diseñado por Ernest R. Graham. Representación del *Equitable Building*, 120 Broadway, 1912-15



Fig. 292. *Equitable Life Assurance Building Society*, 1868.

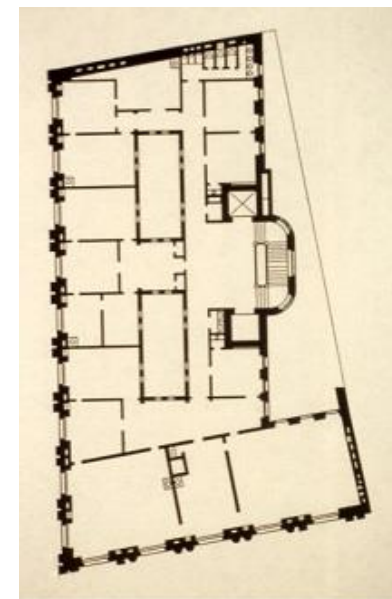


Fig. 293. Planta del segundo piso del *Equitable Life Assurance Building Society*, 1868.

El edificio *Equitable Building*, construido entre 1912 y 1915 en la ciudad de New York, de 38 pisos, situado en el n.º 120 de Broadway en el Distrito Financiero de Manhattan y diseñado por Ernest R. Graham de Chicago, socio de D. Burnham (Fig. 290-291), constituye una referencia conocida y adecuada a los procedimientos de la renta del suelo, la capacidad técnica para su realización y el nuevo arte basado en las preferencias de una clase media consolidada que presume de su libertad personal. Esta edificación se conforma como un nuevo modelo social, antes que urbano, al ser un nuevo tipo de construcción que explora las nuevas valorizaciones del capital financiero a través del englobe total de los predios que conforman la manzana donde se localiza y de la reafirmación de estos principios agiotistas en las formas de su arquitectura. En esta masa urbana, prevalecen las ya reiteradas relaciones “cuantitativas peculiares entre el precio del suelo y la capitalización de la renta que

emergen del carácter dinámico de estos mercados”<sup>465</sup>. Con ello, la propiedad se convierte en una imposición del mismo medio urbano y condiciona la organización, la realización y el manejo estético de los solares urbanos en la ciudad de New York, en tanto que su distribución se debe a condiciones del máximo beneficio y a las dinámicas técnicas, metodológicas y de gestión inmobiliaria que han hecho posible este espacio. El *Equitable Building* pertenece a una serie de primeras elaboraciones mecánicas experimentales dentro del llamado rascacielos, a pesar de que ahora sea visto como de baja altura, pues en aquellos días, para llamarse así, solo se debían superar los 10 pisos de altura y tener ascensor.<sup>466</sup>

El antecedente directo es el primer *Equitable Life Assurance Building Society* (1868-1870) (Fig. 292-293), el primero de los rascacielos de la

<sup>465</sup> (402) **Jaramillo, Samuel**. Hacia una teoría de la renta del suelo urbano. 2. Santafé de Bogotá, D.C. : Ediciones Uniandes, 1994, 2009. Pág. XV

<sup>466</sup> (403) **Bradford, Sarah y Condit, Carl W.** Rise of the New York skyscraper, 1865-1913. New Haven : Yale University Press, 1996. Pág. 62

ciudad de New York, donde más que la altura, su cualidad más importante era la capacidad del proyecto formal. Con ello, tanto la disposición del repertorio tipológico de intercolumnios, entablamentos y cubiertas al estilo francés, propios del denominado “segundo imperio”, como el estilo más utilizado después de la guerra civil <sup>467</sup>, orientaban la distribución interior y adecuaban los espacios en función de su representatividad social mediante grandes ventanales de doble altura, una elevada mansarda y una profusa decoración interior en mármol, claraboyas y el montante de las ventanas en hierro enmarcado, así como la adopción de la corriente eléctrica en años posteriores. Es por estas señales físicas y conceptuales que el racionalismo y la economía de mercado, ligados a una forma de representación, con sus estrategias sobre la propiedad del suelo, habían aparecido después de un corto proceso evolutivo, creando condiciones adecuadas por la acumulación de factores positivos como la simbiosis entre técnica, el uso del suelo y una expresión sociocultural definida.

Estas claras señales de las expectativas de la renta, debido a la presencia de oligopolios y de procedimientos cada vez más eficientes, tanto en la tenencia por abarcar cada vez más solares urbanos, así como por su disputa por el valor exponencial que adquirirían estos predios, permitió proponer edificaciones cada vez más densas en su masa y en su población. En el caso del *Equitable Life Assurance Building Society*, el terreno empleado fue el de cinco predios seguidos, adquiridos por esta compañía entre 1868 y 1913, los cuales fueron bastante costosos, con un promedio de 59,62 dólares por pie cuadrado <sup>468</sup>. A su vez, la altura edificada que determina la densidad, la máxima posible, estaba condicionada por el precio de los solares urbanos, así como por las potencialidades de las prácticas residenciales y comerciales, las circunstancias

financieras y los materiales industriales empleados para la construcción que hicieron uso extensivo de la congestión en cada parte de la edificación, desde abarcar cada centímetro cuadrado del predio, intensificar las condiciones estéticas mediante una profusa decoración con unas nuevas referencias tipológicas y la extrusión total del volumen sin dejar aislamientos. Esto constituyó la estrategia para poder cumplir con dichos equilibrios, a pesar de que no existía una regulación urbanística que ajustara la altura y sus condiciones de vecindad, el edificio, por su masa construida, despertó el escepticismo, incluso antes de su realización. <sup>469</sup> (Fig.294-295).

El edificio fue terminado en 1915, durante el periodo de expansión de la congestión como proceso especulativo, la cual, a pesar de ser sinónimo negativo de hacinamiento social y concentración de actividades, se convirtió en el procedimiento más efectivo para rentabilizar el espacio de la ciudad.

Esta edificación es conocida no por ser la más alta, sino por ser la más grande en superficie construida en su época, lo cual motivó, en 1916, cambios en las normas de zonificación, porque, desde el inicio mismo de su proyección y construcción, constituía una amenaza para los predios vecinos, debido a su densidad, pues, combinada con el espacio público estrecho y su patente altura, afectaba la noción de ciudad futura.

"Este es un caso en que los dueños de una propiedad en particular tiene permitido, por la ley construir un edificio que ocupa tanto lugar y es tan alto en comparación con los edificios adyacentes que va a causar varias pérdidas irremediables a muchos dueños de propiedades vecinas [...] abarca toda una manzana, se disipa la luz en cuatro calles a la redonda y reúne en su existencia una

<sup>467</sup> (403) *Ibíd.* pág.64

<sup>468</sup> (403) *Ibíd.* pág. 64

<sup>469</sup> Louis J. Horowitz, presidente de Thompson-Starrett, se mostró reacio a la realización del *Equitable Life Assurance* por considerarlo perjudicial desde su perspectiva de que el inmueble pudiera asumir los servicios urbanos de agua, alcantarillado y electricidad, y de sobrellevar su sobredimensionamiento financiero y laboral, entre otros muchas circunstancias técnicas, culturales, económicas y estéticas. “Horowitz se mostró

escéptico de la financiación, de la posibilidad de alquilar por completo el espacio, y de las usurpaciones estéticas y funcional sobre el medio ambiente. En esta puntuación anterior se le unieron muchos líderes empresariales que pedían general Du Pont a reconsiderar, incluso le ofrecen un soborno para reducir la amplitud del proyecto”. (342) **Douglas, George H.** *Skyscrapers : a social history of the very tall building in America.* Jefferson, N.C. : McFarland & Co., 1996. Pág. 47





mixtos adscritos a las actividades de oficinas como restaurantes, espacios de renta, agencias de atención al público, etc., como un procedimiento financiero usual en las ya reconocidas compañías de seguros, pues no se ha dejado ningún espacio a su libre albedrío, ya que el solar donde se ubica el *Equitable Life Assurance*, constituyó desde antes de su realización en un lugar codiciado, de amplia aceptación social y financiera. La masividad de su construcción se pondría a prueba con “la resistencia más allá de las cloacas, el sistema de transporte, el espacio de las aceras, y otras instalaciones públicas de la zona circundante”, traumatismos urbanos que estarían muy próximos a las complicaciones que pesarían sobre el medio ambiente.

Otro estudio de la época expresa que;

“El edificio supera los 20 millones de pies cúbicos, con una superficie alquilable de 1.200.000 pies cuadrados. El Pentágono en Arlington, Virginia, el más grande edificio de oficinas del mundo de hoy día, posee menos de 4 millones de pies cuadrados, por lo que a pesar de que el Equitable es considerablemente más pequeño, sigue siendo enorme cuando se considera que se ha de ajustar en un bloque pequeño de menos de un acre, mientras que el Pentágono se extiende sobre unos 34 acres. [...] El Equitable Life Assurance era un edificio moderno para todos los estándares de la época. Tenía 48 ascensores, capaz de albergar a 12.000 personas por hora. Cuando está totalmente ocupado, podría albergar a 20.000 trabajadores de oficina. [...] El verdadero significado histórico del Equitable, no es como una obra de arte de la construcción, sino como un punto de inflexión en la construcción del rascacielos en Nueva York. Los propietarios y constructores tenían la esperanza de escapar de las leves deficiencias de las torres y de puesta a punto, pero el espacio amontonando e imprudente del Equitable ha provocado las restricciones en la zonificación de Nueva York en 1916.”<sup>473</sup>

Thomas Coleman du Pont, ingeniero, político y promotor inmobiliario, se hizo con el control del edificio, ya que para la época había asumido la dirección de la *Equitable Life Assurance Society*, y fue la persona clave en las gestiones que dieron como resultado final la construcción del edificio y su masificación. Coleman du Pont también es conocido por la gestión y construcción de otras edificaciones masivas en la ciudad de New York, como el hotel *McAlpin* (1915), el hotel más grande de la época, ya que podía dar cabida a 2.500 huéspedes (Fig. 296), muy similar al *Equitable* en su apariencia exterior, en el que se apreciaba nuevamente el concepto de intensidad en dimensión y en ocupación del solar, creando una densidad *in extremis*. Esta edificación era muy similar en altura a los nuevos rascacielos de oficinas de su tiempo, e implantó un nuevo tipo edificatorio, no solo en altura y densidad, sino en la capacidad de albergar usos mixtos y configurar una distribución interior más flexible, propicia para la especulación de bienes raíces en Estados Unidos.

*Thompson-Starrett* era la compañía encargada de la elaboración del Equitable Life Assurance; fundada en 1899, construyó la mayoría de los rascacielos de la época, como el Edificio *Woolworth* (1913), el *Municipal Building* (1913) y el mismo hotel *McAlpin* (1915). A pesar de edificar en la misma época casi todos los inmuebles de alta densidad y ser pionera en el ramo de la construcción, se mostró escéptica ante el tamaño y la inversión del *Equitable*, como también ante las demás edificaciones en altura, por la excesiva longitud y profundidad que estaba tomando la urbanización de la ciudad, pues las múltiples construcciones que se realizaban superaban las expectativas económicas y su uso real, tanto del suelo disponible, de reducidas proporciones, oneroso e incapaz de establecer ambientes adecuados de luz y ventilación, como de la sobreoferta de espacios comerciales y su ocupación efectiva.

En la ciudad norteamericana, la realización masiva y congestionada del espacio en las altas torres de oficinas, hospitales u hoteles constituye el

<sup>473</sup> (342) Douglas, George H. Skyscrapers : a social history of the very tall building in America. Jefferson, N.C. : McFarland & Co., 1996. Pág. 48

debate entre la funcionalidad de las estructuras que ha logrado y la significación de sus contenidos, en el cual, la primera ha logrado imponerse a la segunda. De esta manera, se reafirma que la elaboración desaforada de edificaciones sin fin alguno, como es el espacio de renta para oficinas, es solo una apuesta al mercado y a las inversiones que no deja de presentar un riesgo pecuniario, pero, en estas mismas circunstancias, no existe conflicto o compromiso con la extensión del inmueble al ámbito cultural o social, cuya incidencia en su proceso de gestión es mínima. Este proceso social de producción requería de unas dimensiones demográficas y económicas de amplio espectro dentro de una dinámica financiera coyuntural y administrativa, pues el espacio creado, en teoría, debía ser proporcional a la población, a las actividades urbanas y a la producción de los recursos. En oposición a esto, encontramos un desfase en este sistema, ya que no hay congruencia entre el espacio producido y las condiciones reales de la sociedad, porque en la ciudad se ha dado una serie de espacios sin orientación ni relación y considerados impersonales, tanto en lo urbano como en lo arquitectónico, los cuales persiguen la aglomeración de las funciones apropiadas para las inversiones efectuadas o por ser ejecutadas, esto por intermedio de los mecanismos de la congestión, como la altura sin límite, la saturación del suelo urbanizable y la densidad extrema.

En la otra parte, se encuentra la colectividad a la que no le interesan los contenidos de la urbanización y de la edificación, y cuyo desinterés en este renglón de la cultura social se puede definir como una realidad sin valor, ya que la ciudad, por su estado permanente de congestión, pierde interés y ya no está dentro de los “intereses colectivos”, siendo la sociedad civil o residente la pieza más importante de este desequilibrio en el modelo territorial, configurándose en moldeable y adaptable a las condiciones impuestas en la urbe y complaciente con las doctrinas de la congestión, en tanto que existe una desigualdad debida a los que optan por este sistema de concentrar su vida en espacios saturados y reducidos como colmenas, y de aquellos que, para lograr salir de este estado social, deben optar por mejorar sus condiciones socio-espaciales fuera de la ciudad, como una especie de usurpación de sus derechos sobre el territorio urbano.

De igual forma, las expectativas comerciales del mismo ramo de la edificación y gestión del suelo chocaban con otros intereses similares, convirtiendo la ciudad en un campo de batalla entre los monopolios de la construcción y de la finca raíz que existían en ese momento. La producción y la acumulación de capital son antecedentes que subordinan a la población bajo unas formas espaciales y de existencia urbana particulares, más negativas que positivas, y que forman parte de la enérgica política empresarial del *laissez-faire*, que estaba en su fase final y que actuaba en consonancia con dicha ideología especulativa, mantenida desde el gobierno por una inflación deliberada, mucho dinero circulando y ningún control, instituyendo falsas imágenes culturales y confianzas bursátiles sin fundamento. De esta manera, la urbe se sobredimensionó con una gran cantidad de espacio edificado, con lo que la aglomeración y la congestión suplantaban las expectativas reales de la ciudad.

La crisis financiera de 1907 fue producto de una procesión especulativa en acciones y bienes raíces que generaba desconfianza en las grandes inversiones que, aún así se realizaban, a pesar de que a dicha crisis se le sumaban el terremoto de San Francisco de 1906 y la debilidad estructural histórica del sistema financiero que aludía a las más de 40 recesiones continuas desde 1797, la falta crónica de liquidez, el desamparo institucional de los bancos, las intervenciones arriesgadas por parte de particulares para apropiarse de los medios económicos o de compañías en su totalidad. Este escepticismo frente a la financiación de la construcción, así como la incertidumbre ante la imposibilidad de alquilar un espacio edificado por completo, no aminoraron el empeño en efectuar inversiones urbanas en las que la ganancia resultante fuera siempre mucho mayor a la plusvalía total. Esta desproporción en la ganancia de la construcción, como en la rentabilidad del suelo, es el pilar de la elaboración del edificio alto que se traduce en la aplicación constante y metódica de nuevos procesos dados por la industria, la confianza en las acciones del individuo en la sociedad y en el uso singular del predio urbano a la hora de plantear un sistema equilibrado en el que se puedan constituir ámbi-



tos urbanos, arquitectónicos y posiblemente sociales con unas determinadas características de accesibilidad, servicios y una valorización de su inversión en un ambiente favorable.

Tales circunstancias propias de las ciudades del capital y su “autonomía funcional”<sup>474</sup> se encuentran asociadas a valores positivos institucionalizados, en tanto que las partes que configuran o realizan la ciudad pueden sobrevivir sin estar en contacto con otros medios que puedan afectarlas económicamente. Así, el rascacielos o el edificio alto ha evolucionado hasta ser una ciudad en sí mismo, no depender de servicios del entorno que restrinjan su autonomía funcional y modificarse según las necesidades de la ciudad. De igual manera, estas edificaciones inducen a sus residentes a adoptar de forma convencional roles que no profundicen en una crítica a este sistema de clases, en tanto que predomina la confianza en las organizaciones políticas y financieras y en sus símbolos arquitectónicos que se convertirán en estereotipos como los supuestos básicos de la urbe en la nueva concepción del espacio funcional que permite la ocupación de la totalidad de la parcela con una serie de atributos imposibles de negar, pues las ganancias exorbitantes y el poder manifiesto es el factor primordial, como en el caso del *Equitable Life Assurance Society*.

---

<sup>474</sup> Algo similar a la capacidad técnica y autonómica del edificio alto se encuentra en el diverso grado de interdependencia y equilibrio que pueda adquirir la sociedad moderna que sirve no solo de paralelo comparativo, sino de asociación para la caracterización, los razonamientos y los diagnósticos de los mecanismos que hacen posible la realización de la urbe contemporánea, entre la colectividad y su medio habitable, tal como lo refiere el documento Crisis de la Sociología Occidental, sobre las fuerzas que integran, conducen o deshacen al sistema social moderno. “En lugar de concebir los sistemas en términos de la ‘interdependencia’ de sus elementos, sería igualmente exacto definir un sistema como un grupo de elementos que poseen poca ‘autonomía funcional’ mutua. Dicho de otra manera, es posible concebir los sistemas como elementos o partes que mantienen algunos intercambios. Y así cada una de las partes podría tener grados diversos de dependencia o autonomía con respecto a las otras. [...] En otras palabras, al considerar los sistemas como constituidos por partes interdependientes, estas no son concebidas sino en su carácter sistémico. Pero si se conciben los sistemas como formados por elementos más o menos funcionalmente autónomos, estos dejan de ser meras «partes» para pasar a ser existentes en y por ‘sí mismos. Se

Los mecanismos técnicos al servicio del capital indujeron a una marcada insensibilidad medioambiental ante el discurso social práctico y especulativo. La congestión, como antítesis de la naturaleza y del hábitat coherente, produjo inmensos bloques construidos hasta el límite, transformando las calidades del aire, la luz y la asolación del entorno. De esta manera, los rascacielos en medios propicios prescriben los principios de la arquitectura y el urbanismo venideros. Así, los eufóricos “909 pies de la torre-rascacielos que se alza por encima de todo”<sup>475</sup>, como se describía al *Equitable Life Assurance*, en su inexorable camino hacia arriba, en una reafirmación general del triunfo de los medios y los logros de la racionalidad, era un hecho ya consolidado, creíble, en donde todavía no existía un análisis de esta dinámica del desarrollo, ni un examen de la validez de estos procedimientos, en los que solo contaba la expectativa creada en la población y en los medios. La realidad es que la torre solo alcanzó los 166 metros de altura, equivalentes a 544 pies, y que, con solo la mitad de la altura, se produjo un amplio debate <sup>476</sup> en el que se planteaba un cuestionamiento higienista, y no de índole económica, debido al impacto de su masa en la ciudad, así como a los riesgos e inconvenientes en el suministro de servicios, la privación del sol y de la luz que no llegaría a las calles de abajo y a la desvalorización de los predios anexos al edificio construido.

advierte que poseen una existencia separada de cualquier sistema del cual puedan formar parte; su realidad no depende únicamente de su participación en el sistema que se examina”. (222) **Gouldner, Alvin W.** The coming crisis of western sociology. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág 202

<sup>475</sup> (404) "Particulars of Equitable Building Plans". **Guide, Record and.** 82, New York : Record and Guide, 1908. Tomado de (403) **Bradford, Sarah y Condit, Carl W.** Rise of the New York skyscraper, 1865-1913. New Haven : Yale University Press, 1996. Pág. 446

<sup>476</sup> “El Equitable era un edificio moderno de todos los estándares de la época. Tenía 48 ascensores capaces de albergar a 12.000 personas por hora. Cuando esté totalmente ocupada que podría albergar a 20.000 trabajadores de oficina. El edificio es todavía vale la pena una visita hoy para ver el enorme vestíbulo del primer piso. Estas cámaras de gran bóveda "siguen siendo impresionantes, como un uso extraordinario y extravagante del espacio interior comercial.” (342) **Douglas, George H.** Skyscrapers : a social history of the very tall building in America. Jefferson, N.C. : McFarland & Co., 1996. Pág. 48

La incidencia negativa de estos procedimientos que forman parte de la congestión llevó a imponer límites y retranqueos a las edificaciones en su volumetría, mediante la zonificación de 1916, en la forma, el uso y el volumen, pero no en su altura, lo que significa conservar el valor de las transacciones sobre valor del suelo y multiplicar tantas veces como se desee el solar mediante la alzada libre. La limitación a la construcción masificada a ciertas alturas, con la que se disminuye el volumen de la edificación a medida que este asciende, se suele interpretar como una serie de perjuicios contra el capital financiero. A pesar de que no se imponen límites de altura, se salvaguarda el objetivo que es la maximización de la inversión, mediante la edificación de la parcela a un determinado costo de producción, en donde se proteja la renta por el capital invertido.

El retranqueo es el procedimiento de actuación urbana que ampara las operaciones de renta y su valoración mercantil, en tanto que los conceptos arquitectónicos se subordinan a las nuevas relaciones de producción. Las edificaciones en altura dejan de ser arquitectónicas para convertirse en gigantescos contenedores manipulados por las normas, con lo que el retranqueo corresponde a una reorganización de los medios económicos que apuntalan la especulación del solar. La norma derivada del *Equitable Life Assurance* establece que:

“Por cada pie de retranqueo, podía subir un cierto número de pies más, un número que variaba según el distrito. Por ejemplo, en midtown esa proporción podía ser de dos y medio a uno, y de tres a uno, que suponían unos planos inclinados de 68'3° y 71 '6°, respectivamente. Se permitía la elevación de una torre que no sobrepasara el 25 por ciento del tamaño de la parcela, separada a una distancia mínima de la calle variable según la zona. La ordenanza no establecía más límites de altura ni de volumen. El conjunto de estas regulaciones configura para cada parcela una envolvente máxima dentro de la cual el arquitecto debe proyectar el edificio.

477

<sup>477</sup> (405). **Madariaga, Inés Sánchez de.** Esquinas inteligentes : la ciudad y el urbanismo moderno. Madrid : Alianza, 2008. Pág. 112

Pero el *Equitable Life Assurance* ocupaba la totalidad de la parcela y esta contundencia de abarcar todo el terreno y superar la altura de lo permisible era temeraria y científicamente fascinante en aquella época, ya que había inspirado en su “sobredimensionamiento” determinadas referencias de la Modernidad europea. E. Mendelshon lo había catalogado como “esencia de nuestra naturaleza” en su libro *Amerika*, refiriéndose a los logros de la nueva sociedad y a la capacidad del ser social de abarcar grandes empresas, y poner en funcionamiento medios de producción que impresionaban por su despliegue técnico y humano y que se materializaban en obras de grandes dimensiones. Si bien la aglomeración y la congestión eran hechos evidentes, estos se asumían, desde un enfoque cultural, como un logro social ausente de su realidad en el que se había omitido el debate arquitectónico y urbano.

### 3.9 La densidad, un primer prototipo de la congestión

La congestión es una práctica orientada al aprovechamiento máximo de los espacios concebidos y ejecutados por una serie de procesos de reflexión estratégica de carácter particular en su inversión y general en su apropiación, con la capacidad de autoevaluarse constantemente y de modificarse de acuerdo con unos medios materiales y conceptuales, debido al poder de propiedad que le asiste. Esta condición no ha cambiado desde el nacimiento de la ciudad del capital postindustrial, porque rechaza ideológicamente los procesos tradicionales de la ciudad decimonónica, cuyo objetivo real es la apropiación privada para aglomerar, aún más, el espacio disponible por ventaja y eficiencia, desconociendo la ciudad en su razón de ser colectiva, pues la esencia del hecho constructivo no es tanto modificar su dimensión, como adaptar el espacio al surgimiento de nuevas actividades.

De esta manera, la densidad en las urbes obedece a un proceso en el que intervienen variables que deben dominar las actividades cotidianas de la ciudad, como son las operaciones comerciales, los usos residenciales y las funciones administrativas entre otras, para hacerlas más competentes. Así, bajo el signo de la eficiencia en la ciudad moderna, la vivienda, las infraestructuras y los equipamientos obtendrán mejores capacidades a nivel urbano y arquitectónico y se supeditarán a unas formas específicas, labor en la que también actúa la congestión como un ingrediente esencial para configurar eficientemente el espacio urbano como un objetivo del capital financiero y de las necesidades de la urbe hacia su sobrepoblación. Pero esta estrategia está condicionada por una paradoja: la ciudad desea liberarse de antiguos modelos urbanos y arquitectónicos de la casa, la calle y la manzana, y esta, al densificarse, siempre necesitará de más elementos técnicos y científicos para realizarse, asumiendo mayores retos y estrategias ante el poco espacio disponible y un aumento de los usos y actividades. De esta manera, al hacer uso de una mayor congestión del espacio y disminuyendo el potencial equilibrio y habitación del entorno urbano, se crean entornos aún más congestionados y dependientes de las técnicas para sobrevivir. Esta dualidad, y en algunos casos, contradicción, se convierte, en la urbe, en un fenómeno de conveniencia y utilitarismo, un ejemplo es el que sitúa a las zonas residenciales en lugares donde antes existían industrias y comercios, afectando las estructuras que inciden en el valor del uso del suelo por efectos de la densificación, o en áreas donde el crecimiento comercial y manufacturero de las urbes rechaza los espacios de las viviendas tradicionales del centro urbano para construir habitaciones para la renta, porque la tipología residencial, sus categorías espaciales y el valor del suelo permiten al propietario densificar y especular sobre las necesidades de las nuevas dinámicas económicas, en cuyo centro se encuentra el habitante que no tiene otra alternativa de integración que aceptar el medio urbano tal como se le ofrece.

Así, cualquier uso o estructura de la ciudad, que incluya sus categorías espaciales, se puede convertir o transformar en una plusganancia para crear viviendas, bodegas, fábricas, etc. Tales áreas urbanas se especia-

lizarán y valorizarán en nuevas formas porque desconocen intencionalmente las tramas de actuación urbanística, su objetividad real y su validez social, así como todo el sistema funcional de múltiples superposiciones culturales.

Cuando las propiedades espaciales de las estructuras urbanas tradicionales se simplifican y se disminuyen, se abre paso la homogenización de la urbe que facilita el funcionalismo y los métodos de síntesis del espacio. Así, las formas de organización de la ciudad histórica, como la vivienda y los tejidos residenciales, se solapan, se funden metodológicamente en una sola unidad, en tanto que las presencias representativas o simbólicas de las altas torres, prototipo del poder de la propiedad, aparecen para disponer de la oferta de apartamentos u oficinas. Estas escalas o tamaños de apropiación del espacio urbano se convierten en un hecho a medida que la urbe crece, siendo manifestado en proyectos de renovación urbana o de actualización de sus estructuras, una manera de asimilar el nuevo espacio económico, el cual posee y explota la densidad que forma parte de la naturaleza moderna de la arquitectura y la ciudad. Estas acciones se han convertido en una norma por el uso y la conveniencia de las ciencias aplicadas, que son la técnica y el capital, y se han convertido, en la mayoría de los casos, en las relaciones básicas de intercambio de las actividades urbanas, cuya consecuencia es la saturación de la edificación con espacios mínimos y congestionados al máximo.

Ante la capacidad de relacionar el proyecto y la congestión en la ciudad moderna y su estrecha relación con la densidad, surge el cuestionamiento de por qué la congestión, siendo un problema reconocido de la urbe en crecimiento y del planeamiento, así como un mecanismo que condiciona las edificaciones y la densidad, no pertenece a la esfera de influencia de la arquitectura. De esta manera surge la pregunta ¿por qué, siendo la congestión similar a la densidad, no posee un reconocimiento de categoría histórica por su influencia y trayectoria a lo largo de la evolución de la ciudad? Esto, tal vez, se debe a que la congestión es un término reciente que, además de abarcar la densidad física y poblacional, alude una herramienta de diseño y una doctrina ligada a un esquema

de saturación técnica y espacial de las estructuras. Por tal motivo, es imperiosa la definición de un nuevo término para precisar su significado, no enfocándolo como parte de una procesión de libertades individuales o como si fuera un término de vanguardia, sino un proceso colectivo que posee la extrema condición de depender de los progresos científicos contemporáneos.

Después de la evolución de la sociedad industrial, la congestión tiende a complejizar sus relaciones con el entorno. En el caso de la ciudad y su herencia mecánica y positivista, esta busca nuevas metodologías y medios que ayuden al mantenimiento del progreso material y a la reforma social. Este procedimiento se destaca por ser dificultoso, y su objetivo es no perder la noción de orden y organización, tanto de sus estructuras de producción como de la adaptación de la población. De esta manera, en esta evolución de la sociedad urbana, convergen la densidad y la congestión como parte de los procedimientos conceptuales de las nuevas metodologías científicas y las operaciones de actuación sobre el territorio, en tanto que se hace necesario dar habitación y servicios mínimos a la urbe recién transformada. Este origen se puede rastrear en las relaciones entre sociedad y economía, y en los subsistemas de trabajo, vivienda y alimentación que condicionaron a la población emergente de la Revolución industrial y le dieron una nueva determinación a los frentes sociales y a la nueva arquitectura, en tanto que la densidad surgió como el mayor inconveniente de esta crisis social.

“El parámetro clásico por excelencia es la densidad. Desde luego es un valor sujeto a numerosas discusiones; en cualquier caso tiene que ver con el consumo de suelo y la congestión. Lo Primero nos lleva a plantear temas como la rentabilidad de los usos, la preservación de los suelos (y la capacidad de carga). Lo segundo obliga a pensar en el equilibrio entre la mínima agrupación que justifica inversiones, que proporciona vida (la ciudad no se entiende sin densidad); y el máximo razonable de acuerdo con los umbrales de los distintos servicios públicos... La ciudad se ha ido

extendiendo con los años. El consumo de suelo por habitante (la densidad bruta de la ciudad) es una medida de interés ecológico que ya se aplica desde mediados del siglo XIX; interese que se aproxime a un valor que minimice el coste de los servicios y la necesidad del tráfico rodado y mantenga suficiente holgura. Se ha dicho tanto que “la baja densidad es un valor de calidad urbanística” como lo contrario, “sólo la densidad hace ciudad”.<sup>478</sup>

El uso social del término densidad ha servido para definir la concentración histórica de todas las ciudades y su estado de hacinamiento. Así mismo, hace referencia a la cohesión formal de los tejidos urbanos y a la configuración que ha adquirido la ciudad, manzanas y edificaciones en donde se realiza la unión o la desintegración de la colectividad por situaciones estables o inciertas en sanidad y ocupación laboral. Ahora, la densidad, bajo la figura de la congestión, se eleva a una condición sociopolítica y técnico-cultural, ya no es un antecedente estadístico indiferente, sino uno comprometido con los procesos de investigación y edificación en la realización racional de soportes edificatorios, con lo que entra a formar parte de la práctica de la urbanización, como una variable significativa en el uso y la apropiación del suelo urbano. De igual forma, comienza a orientar las actuaciones de planeamiento, mediante la adopción de parámetros operativos inobjetables en el diseño y la regulación de la ciudad, planteado a modo de coeficiente para determinar el valor de las rentas, como, en el caso de la zonificación, una constante para establecer la norma del sector y la volumetría de las edificaciones. La densidad forma parte de un proceso complejo de diseño y construcción, en combinación con el tamaño y el crecimiento de la población, con el que la comunidad moderna acepta la ideología del hacinamiento o de la congestión como la nueva forma de optimizar la vida en las metrópolis.

Londres, New York y Chicago son ciudades que se han apuntado a la promesa de la cultura urbanística moderna, la cual se ha cumplido a

<sup>478</sup> (406) Enjuto, Rosario del Caz, Gigosos, Pablo y Madrigal, Manuel Saravia. Ciudades civilizadas : lecciones de urbanismo. Valladolid : Ediciones ETSAV, 1999. Pág. 50

medias, ya que en estos lugares, como en cualquier ciudad que proyecta su futuro, es donde más han incidido las migraciones postindustriales, ya sean estas entre países, del campo a la ciudad o entre las ciudades, pues los fundamentos teóricos, los dogmas o los principios de una ciudad resplandeciente, donde la congestión estaba más cerca de la utopía, se ha convertido en una acuciante realidad, viéndose entorpecido su progreso urbano por la realidad de los grupos humanos. De igual forma, se han impulsado las valoraciones relativas que se pueden hacer de estas urbes, donde se suceden las interacciones y las relaciones entre los sistemas generales de representación, de infraestructura, de economía, de cultura, etc., y sus prácticas con la población.

La urbe industrial es el resultado del binomio formado por la densidad y los procesos de la naciente congestión, los cuales ceden ante los acontecimientos urbanos que no necesitan de su aplicación intensiva, pero el crecimiento es continuo en la urbe racional y las circunstancias políticas o económicas que la dirimen se convierten en permanentes. De esta manera, se condiciona de forma significativa el papel que cumplen tanto las iniciativas privadas como las públicas en la construcción de la ciudad, alternando con propiedades artísticas o culturales de la arquitectura y el urbanismo. Todos estos elementos se disponen en la ciudad de la producción para organizar sus diversos tejidos y estructuras, donde prevalece un carácter de innovación estética, funcional y dimensional directamente relacionada con la saturación humana o constructiva, la cual se presentó originalmente de manera dramática en la ciudad transformando las ideas sobre su futuro después de la demolición de las murallas o abarcando sin planeamiento alguno las periferias que rodeaban las ciudades.

La necesidad de espacio de las sociedades expandidas por la técnica y por la acción de la aplicación racional de los nuevos métodos que corrigen las deficiencias en vivienda y servicios, aunado a los principios arquitectónicos que nacieron después de que las grandes concentraciones de población fluyeran y se asentaran en la urbe, conformaron competencias y aplicaciones para incrementar la capacidad y la habitabilidad

de la ciudad. De esta manera, la incipiente modernidad, su enfoque sistémico y las necesidades cada vez más apremiantes de espacio se orientan a soluciones enfocadas a modelos urbanos o al desarrollo de estrategias que capitulan ante la densidad poblacional.

Las ciudades del siglo XIX difirieron mucho de su pasado, pues estas eran entes funcionales, pensados desde la arquitectura y no desde la ciudad misma, y ejercieron su influencia en la producción social del espacio urbano por medio de su poder político o económico, el cual era reafirmado por múltiples factores, entre los que se encuentra una excepcional localización geográfica y unas relaciones sociales estipuladas, entre otras muchas cualidades dinámicas. Las consecuencias de estos procedimientos y actitudes por el aumento de la población en el desarrollo económico y en las necesidades como la alimentación, la higiene, los servicios, el tráfico, etc. se reflejarían en el aumento de la densidad y en la concentración de las necesidades.

La diferencia más notable entre la urbe industrial y su pasado reciente es que la población incorporada a la órbita laboral se ve condicionada por nuevas prácticas técnicas y económicas que se imponen ante las abstracciones de las relaciones comerciales, cuando estas eran realidades de la oferta y la demanda en ambientes mercantiles espontáneos. De esta manera, al ampliarse las redes comerciales que han facilitado el intercambio de productos y de personas con el aumento de las demandas, se incorporan elementos que modelan la vida en las ciudades, sometiendo los procesos que antes eran relativamente simples a un continuo proceso de aglomeración y densificación en todos los sistemas y procedimientos que afectan la vida urbana.

Sí, las operaciones sobre el solar urbano que se caracterizaban por ser directas, ahora se simulan debido al debilitamiento y la desigualdad de la sociedad, donde las transacciones, al igual que las transformaciones que tienen lugar en el suelo, en la propiedad y en las inversiones, se realizan en solar urbano, así como la dependencia de las rentas urbanas que se convierten en subjetivas y fraccionadas, se tornan en una simu-



lación de la realidad. Con todos estos antecedentes, la densidad se convierte en un producto rentable y a la vez en un problema contingente al que deben dar respuesta las ciencias con todas sus capacidades, mediante la adopción de acciones, políticas y estudios que revelen sus causas y sus posibles respuestas frente a las estructuras físicas o los modelos que maten la complejidad de los procedimientos y que posean la capacidad de edificar. Con todo, la arquitectura desempeña el papel protagonista en el escenario urbano, ya que ha estado preparada históricamente para asumir el compromiso, el entendimiento y la mediación del sistema de densidades.

El Lissitzky, diseñador gráfico y arquitecto ruso, expresa, en *El problema principal de la ciudad socialista*, que la diferencia cualitativa entre las ciudades tradicionales o históricas fundamentadas en procesos flexibles más abiertos a las contingencias sociales y las urbes elaboradas a partir de los principios capitalistas, más cerradas y condicionadas por sus propios procesos, son la manera de adoptar la densidad poblacional y las nuevas admisiones en modelos de arquitectura y urbanismo que puede realizarse en el entorno de la nueva arquitectura, en este caso, bajo la mirada que diferencia el Este del Oeste y sus dinámicas de actuación;

“La densidad urbana de estas ciudades no vendrá determinada, como sucede en Occidente y sobre todo en América, por los precios, actualmente increíbles, del suelo, sino solamente por las leyes de la higiene y de la economía. Aquí es necesario observar que el término economía ha asumido, más allá del confín polaco, un nuevo significado.<sup>479</sup>

<sup>479</sup> (407) **Ernst May**. La construcción de ciudades en la U.R.S.S. [aut. libro] El Lissitzky. [trad.] Juan-Eduardo Cirlot. 1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos. Barcelona : Gustavo Gili, 1930, 1970. Pág. 178

<sup>480</sup> La Ciudad vieja y los Organismos nuevos tal como lo refiere El Lissitzky en Rusia: la reconstrucción de la Arquitectura, es la manera no solo personal, sino dogmática de entablar las diferencias entre lo que se desea dejar atrás o reconvertirlo en aspectos más eficientes y funcionales en un nuevo país y su idea de progreso, de esta manera se habla de una “nueva” densidad, en una nueva economía y en una nueva ciudad. “El

El tema de la densidad aparece en los libros que hablan de la sociedad en su conjunto y en los estudios sobre la relación entre el medio social y los medios de subsistencia, cuyo principal escenario es el medio productivo y el ascenso progresivo del nivel de vida a medida que avanzaba el siglo XX. Las definiciones de progresoplanteadas por teóricos modernistas, en este caso, los que pretendían la realización del socialismo utópico, están supeditadas a los contenidos del lugar, de su geografía, de los cambios demográficos y económicos. <sup>480</sup> Así, la densidad es un problema y una promesa de acción social y de producción.

En la arquitectura, la densidad es una base sobre la cual se plantea una serie de propuestas que compromete soluciones que se caracterizan por servir a nuevas finalidades, debido al tamaño excesivo que ha adquirido la ciudad y la multiplicidad de actividades que alberga. Así como la densidad es el requisito del funcionamiento de la sociedad industrializada para avanzar, sus variables más importantes son las humanas (como la fecundidad y la mortalidad) y el medio urbano su soporte. En la *Carta de Atenas*, como en otras propuestas similares, este contexto se nutre de nuevos modelos colectivos y se toma consciencia de la densidad y de sus modos de intervención, los cuales se caracterizan por ser reales y precisos, y sus acciones tienen la posibilidad de dilatarse y de complejizarse a medida que se amplían las facetas o los matices de la colectividad.

Las densidades de población de una ciudad deben ser dictadas por las autoridades. Podrán variar según la afectación del suelo urbano y dar, según su número, una ciudad ampliamente extendida o contraída sobre sí misma. Fijar las densidades urbanas es cumplir un acto de administración preñado de consecuencias. <sup>481</sup>

proyecto [...] propone una metrópoli imaginada como centro intelectual y directivo de un territorio. El proyecto parte del presupuesto de que, en la sociedad futura, el principal agente del progreso no será la competencia sino la libre lucha por la producción”. (389). **Lissitzky, El**. Rusia: la reconstrucción de la Arquitectura en la Unión Soviética. [trad.] Juan-Eduardo Cirlot. 1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1930, 1970. Pág. 42

<sup>481</sup> (194) **Giraudoux, Jean y CIAM**. La Carta de Atenas : discurso liminar de Jean Giraudoux. Buenos Aires : Contemporánea, 1957. Pág. 66

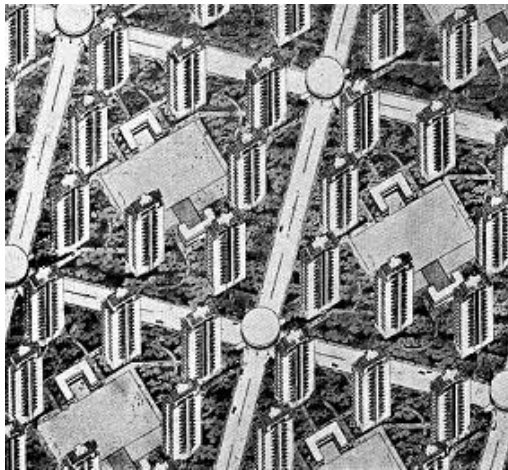


Fig. 297. Ciudad vertical de André Lurçat, 1930



Fig. 298. Propuesta *Hochhausstadt* (Rascacielos de la ciudad) de Ludwig Hilberseimer, 1925.

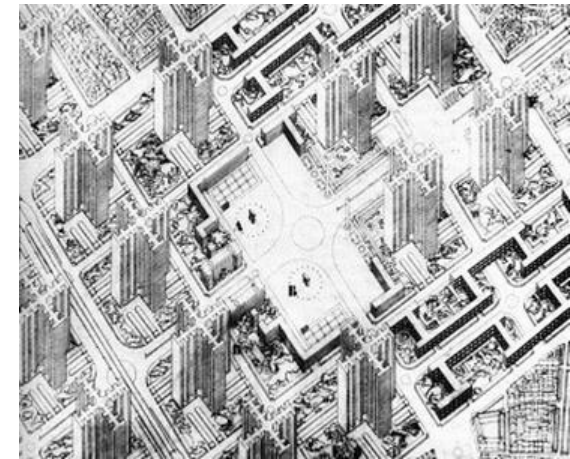


Fig. 299. Torres cartesianas de Le Corbusier, *Ville Radieuse*, 1931.

Las limitaciones o las barreras que impone la densidad a la construcción de la ciudad se reflejan en el desarrollo general de la sociedad, ya que el número excesivo de habitantes es una de las consecuencias del subdesarrollo que afectan el bienestar o la decadencia de la misma comunidad. Las expectativas de progreso de la población han implicado cambios estructurales y funcionales en la arquitectura, donde la densidad lleva al crecimiento ilimitado y origina la confusión entre los modelos espaciales propuestos para organizar la urbe. Esto afecta la sociedad en su conjunto porque la densidad es un término sensible que afecta la mayoría de las gestiones que puedan realizarse en la ciudad que se fundamenta en el aumento sostenido de la población, ya sea como un hecho positivo que jalona los procesos urbanos por la abundancia de la mano de obra o como un hecho negativo que condiciona o anula el desarrollo de los planes y las acciones sociales por la falta de recursos.

De todas formas, la densidad constructiva y poblacional es uno de los instrumentos de la congestión que vigoriza y expande los métodos empleados en el proyecto arquitectónico y hace necesaria la creación e implementación de nuevas técnicas y materiales para poder someter y adecuar los amplios volúmenes humanos y constructivos necesarios para el

funcionamiento de la ciudad. Así, como se ha hecho referencia, la congestión actuará con las variables apropiadas de aplicación máxima de contenidos, dimensiones y especificaciones, como son la misma densidad, las actividades residenciales, comerciales o institucionales que se localicen allí, la forma y su representación, entre otros. Estas consecuencias de aplicar la congestión por efectos de la densidad da como consecuencia un volumen resultante, el edificio en altura o el bloque residencial, una fórmula o un procedimiento que permite incorporar los instrumentos operativos adecuados al manejo de la densidad, así como la consecución de las técnicas apropiadas para materializarlo (Fig. 297-299).

Como ejemplo del procedimiento de integrar en una forma arquitectónica y urbana la densidad y la congestión se puede citar la definición conceptual del bloque de vivienda Golden Lane convocado, en 1952, por la London City Corporation y propuesto por P. y A. Smithson, pues, en este, la densidad no es solo el inconveniente, sino también la manera de abordar la urbe desde el punto de vista de la congestión humana que supone el cambio dramático de una nueva organización espacial. El problema de la densidad, para los Smithson, es arquitectónico y no social, de ahí que sea necesario definir su naturaleza urbana y lo que ella sig-

nifica. En este caso, la densidad es representada por la altura de la edificación que resulta ser el mejor medio para la homogenización de los problemas surgidos del caos de la ciudad y el mejor modo para articularla a una solución arquitectónica, tal como lo refiere el texto *The CIAM Discourse on Urbanism* :

“En el complejo de asociaciones que es una comunidad, la cohesión social sólo puede lograrse si la facilidad del movimiento es posible, y esto nos proporciona nuestra segunda ley, que es la altura (densidad) que debe aumentar a la medida del incremento total de la población, y viceversa. En el contexto de una gran ciudad con edificios altos, con el fin de mantener la facilidad de movimiento, proponemos una ciudad residencial multinivel con “calles-en-el-aire”. Estas están unidas entre sí en un complejo multinivel, conectado en caso necesario a los lugares de trabajo y a aquellos elementos de tierra que son necesarios en cada nivel de agrupación. Nuestra jerarquía de asociaciones se teje en un continuo modulado, que representa la verdadera complejidad de las instituciones humanas. 482

Los cambios en la vida de las ciudades, por acción de la densidad, superan los límites de lo permisible que, según algunos autores, “implica el relativismo y la secularización de la sociedad urbana”<sup>483</sup>, con lo que se convierte en una condición de las acciones que emprendería la congestión para dar solución a la dualidad entre la realidad y la ficción en la ciudad moderna, o entre la certeza y el engaño que resulta de las transformaciones aceleradas en donde no se medían sus consecuencias, como parte de las dimensiones sociológicas que surgen de la experiencia urbana. De ahí que la certidumbre sea el conflicto que encierra la problemática de miles de personas que habitan un mismo lugar, donde encuentran situaciones que deterioran la libertad y el progreso del individuo por efectos de la falta de privacidad, del aumento de la diferenciación social y de la pérdida de valores sociales por efectos de vivir en una zona urbana o por consecuencia de los nuevos modos de producción. El

artificio son las necesidades no básicas, el consumo masivo y la dependencia de valores subjetivos y aleatorios que se crearon en el proceso de dar solución a estas situaciones de insolidaridad, contingencia e imprevisibilidad del medio urbano, cuya respuesta ha sido la individualidad, el racionalismo o la alienación, pues, al organizar una solución para la densidad, se crean más inconvenientes para la vida diaria en la ciudad.

La vida en la ciudad y la convivencia con la sociedad se consideran convencional y ficticias, pues entre mayor sea la densidad del lugar y más grande sea el tamaño de la urbe, menos participación e integración existe. Una de las condiciones que permite la supervivencia en la ciudad es la asociación, ya que habilita a las comunidades a permanecer en unión con otros grupos poblacionales formando ambos parte del entramado civil en el que el funcionamiento y la neutralidad del tejido urbano son sistemáticamente reelaborados por la congestión. Así, la organización de calles y manzanas dispuestas para la población debe llegar a ser necesariamente un medio aglomerado, debido al valor que suponen los terrenos urbanos a intervenir e, inevitablemente, debe estar equilibrado por los planes ordenadores que hacen uso de la volumetría, las densidades, los usos y la zonificación como otra de las facetas de la congestión.

De igual manera, el tejido urbano densificado es el lugar donde pueden actuar de manera democrática los habitantes, sin que se vea comprometido el capital y la producción, ya que su intervención solo es posible por administraciones liberales que acuden a los conceptos de progreso, estabilidad social, inversiones públicas, promoción privada, etc. La vida en comunidad o la existencia en las urbes se traduce en proyectos de vivienda masivos que presentan unas condiciones espaciales particulares y unas tipologías en las que se encuentran disminuidas las condiciones de vida o el estado del bienestar por el desarrollo estratégico de los proyectos urbanos, fragmentados urbanamente y aislados socialmente, que se han especializado a lo largo del desarrollo de la ciudad moderna.

<sup>482</sup> (408) **Smithson, Alison**. The Emergence of Team X out of CIAM: Documents. London : Architectural Association, 1982. Citado (409) **Mumford, Eric**. The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960. Cambridge, Mass. : MIT Press, 2000. Pág. 234-5.

<sup>483</sup> (237) **Castells, Manuel**. La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 98

Vivir en colectividad es una de las formas de los habitantes de potenciar el suelo liberado, permaneciendo asociados en conjuntos o agrupaciones que poseen una alta densidad. Los espacios de convivencia son células habitacionales que se agregan a mecanismos artificiales como los edificios en altura, los bloques habitacionales o suburbios extensos en zonas homogéneas urbanas, donde el proceso espacial y demográfico crece sin importancia cultural, y donde el sistema social es indeterminado y anónimo.

Muy a menudo, los urbanistas creen que el proyecto de vivienda es una comunidad artificial, ya que segrega a personas con diferentes experiencias y antecedentes; aquí se supone que las personas socialmente heterogéneas interactúan más activamente en las comunidades no planificadas. La mayoría de las investigaciones, sin embargo, apuntan en la dirección contraria [...] En algunos casos los urbanistas aceptan que esto ocurra típicamente en la megalópolis, pero suponen que en la comunidad planificada más pequeña es posible reinstaurar el ambiente democrático de la pequeña ciudad o la igualdad social de la ciudad del medio oeste. Una vez más las investigaciones indican que aún en estos tipos de comunidad son evidentes unas diferenciaciones y unas estratificaciones sociales considerables. 484

La sociedad, producto del pragmatismo comercial, posee una ideología en cada aspecto de su naturaleza para actuar o funcionar. A partir de esta, los individuos, la masa densificada, asumen con idealismo y de manera agobiante la vida en la ciudad. Las ideologías son tendencias de pensamiento que legitiman cada acción que se realiza en las urbes, y que van desde la adopción de métodos racionales que le permiten a la colectividad vivir en el entorno urbano hasta la aceptación de medios discordantes de comunicación entre la misma comunidad. Así mismo, las ideologías le confieren instrumentos como la congestión a los métodos de proyectar y hacer ciudad, para con ellos consolidar patrones que

permitan proyecciones densas, por medio de pautas formales arquitectónicas urbanas, en las que se combinan las diversas representaciones conceptuales y materiales que posibilitan la coincidencia de los grupos sociales disímiles que conviven en la urbe.

Estos sistemas formales de construcción y configuración de la ciudad de la congestión deben ser compatibles con las estructuras espaciales, de integración y convivencia creadas para la población residente. Estos no carecen de contradicciones en su naturaleza de coexistencia o compatibilidad social, ya que se presentan, en primer lugar, de manera heterogénea, como las que le atañen a las diferencias culturales en el comportamiento de los individuos, y en segundo lugar, en las identidades homogéneas que se relacionan con características de actividades productivas que permiten el entendimiento de una colectividad funcional. Ambas formas coexisten en el seno de la ciudad, en donde se hace necesaria su interrelación para la concentración de los recursos, una economía social para sobrellevar la vida en las urbes, y en la que se considera la densidad un valor y no un problema, debido a que la acumulación de bienes y de capitales es favorable en el desarrollo de las grandes aglomeraciones.

Queda claro que la intención al desarrollar una ciudad es la búsqueda de modelos que favorezcan el manejo de la producción y las finanzas, y que la densidad forma parte de un modelo de urbanización que favorece su desarrollo, pero esto implica la renovación constante de sus estructuras para que prevalezca el modelo económico. Así, las primeras iniciativas industriales no observaron con claridad que el factor demográfico es la antítesis de la urbe monumental que aún prevalecía en el imaginario burgués y que el futuro de la ciudad estaba en el manejo concertado de las densidades. En las primeras épocas de la ciudad postindustrial, el objetivo social era bajar esa densidad con el retorno al campo, mientras que una segunda opción eran las ciudades regionales del tipo ciudad-jardín, y una tercera, el retorno a la ciudad monumental. Existe un cuarto término representado por Le Corbusier:

<sup>484</sup> (362) **Merton, Robert K, y otros.** Social policy & social research in housing, in the Society for the Psychological Study of Social Issues, Journal of Social Issues, vol.

VII, Nos. 1, 2, 1951. [trad.] Estela Falicov. Buenos Aires : Ediciones Tres, 1951, 1963. Pág. 195

“El arquitecto-urbanista Le Corbusier, consideraba que el mal de la ciudad moderna era la densidad de su desarrollo y, perversamente, aseguraba que el remedio consistía en aumentar esa densidad. La solución de Le Corbusier, era según la cual un maestro urbanista todopoderoso demolería la ciudad existente y la reemplazaría por otra de grandes torres en medio de parques.”<sup>485</sup>

La crítica a la posición de Le Corbusier es tan versada en la economía como en el espacio, ya que las propuestas del arquitecto suizo necesitan tanto de la congestión como de la densidad para llevar a cabo su planteamiento arquitectónico. Le Corbusier no rechaza la aglomeración urbana, ni desconoce la problemática de la ciudad contemporánea a la que desea darle una nueva solución mediante la forma. Él no está de acuerdo con la urbe producto de la historia, sino en la manera en que esta ha evolucionado en su más reciente periodo, pues considera que el aumento desmedido de la densidad de población no ha tenido una respuesta acertada, como el coste del suelo y su ocupación extensiva no ha permitido ser aprovechado con racionalidad, en tanto que las autopistas no están adecuadas a los edificios, debiendo haber una superación técnica en la circulación de automóviles, como tampoco se han mantenido y fomentado adecuadamente las zonas verdes, reconstruyendo artificialmente estas áreas en donde no se les necesita, entre otras circunstancias que son las que han debilitado el concepto de ciudad y han modificado negativamente el nivel de vida. Por otra parte, la ciudad se ha transformado debido a esos problemas que aún persisten, siendo la solución a estas dificultades el aumento del uso de la misma densidad constructiva y de la congestión en las actividades, en tanto que el problema surgido por el exceso de operaciones y el aumento sostenido de la población es la respuesta a la nueva organización de la ciudad. Con todo, la densidad no es la limitación, porque existen sistemas tecnológicos que permiten superar este problema, y esto supone un cambio en las estrategias del planeamiento, de tal forma que el objetivo es el desarrollo adecuado de

la actuación arquitectónica con la concentración de personas y funciones como punto de partida.

A partir de este momento, la congestión y la densidad se convierten en instrumentos de las nuevas ideas desarrolladas por arquitectos y urbanistas que vivieron en el caos de la ciudad posliberal reformada <sup>486</sup>. Las líneas de razonamiento son básicamente de naturaleza económica, y se utilizan para dar solución a la vivienda y a la ciudad, estas implican el cambio radical de los modelos conceptuales y constructivos, porque el paradigma social propuesto por la Modernidad presentaba cambios de transformación cualitativa, significativos a nivel de trabajo, economía, política y cultura que afectaron las características demográficas vigentes y los componentes utilizados en la construcción de la ciudad y su relación con las dimensiones o las escalas de intervención utilizadas. De igual forma, se modificaron sus estructuras físicas y conceptuales, como elementos que articulan el espacio, y se condicionó de manera utópica el suelo urbano en su evolución como un sistema espacial restringido sin valor económico y dominado por las actividades de habitabilidad y accesibilidad.

*"The Declaration of La Sarraz"* (1928) es un ejemplo de esta situación y de la preocupación por las perspectivas en ciernes de la ciudad, ya sea por la población y su preconfiguración social o por lo que tiene que ver con el valor del suelo, la política de vivienda, la economía urbana o las formas de vida basadas en argumentaciones muy concretas según las cuales el urbanismo es dependiente de modelos funcionales y su población es una organización formal a gran escala.

“El Urbanismo ya no puede remitir exclusivamente a las reglas de un esteticismo gratuito. Es funcional por su propia naturaleza. Las tres funciones principales que el urbanismo debe cumplir son los siguientes:

<sup>485</sup> (288) **Hall, Peter Geoffrey.** *Cities of tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century.* [trad.] Consol Freixa. Barcelona : Ediciones del Serbal, 1988, 1996. Pág. 19

<sup>486</sup> (253) **Benevolo, Leonardo.** *La città e l'architetto.* [trad.] Rosa Premat. Barcelona : Paidós, 1984, 1985. Pág. 30



1) Vivienda; 2) de trabajo; 3) la recreación.

Urbanismo se refiere a:

a) La ocupación del suelo; b) la organización del tráfico; c) la legislación.

Las tres funciones principales anteriormente citadas, no se ven favorecidos por las condiciones que prevalecen actualmente en la agregación urbana. Las relaciones entre los diferentes lugares que se les asignan deberán ser calculadas a fin de lograr una proporción de sólo volúmenes contruidos y espacios abiertos. Los problemas de tráfico y la densidad deben ser considerados.

El parcelamiento mal regulado fuera de la tierra en lotes pequeños, es el resultado de la subdivisión, las ventas, y la especulación, esta debe ser sustituida por una economía donde se reagruparán las tenencias de los bienes raíces.<sup>487</sup>

La definición del problema de la densidad en *The Declaration of La Sarraz* expresa tardíamente los síntomas del mal estado de la ciudad que debieron haberse corregido hacía mucho tiempo, pero también revela que el ambiente político y cultural que prevaleció arrastraba deficiencias generales del sistema imperante que no permitió la modificación del entorno de las ciudades por temor a las revueltas, las protestas y las inconformidades sociales latentes desde el mismo inicio del siglo XIX, a pesar de que se contaba con los medios y los contenidos ya presentes en el planeamiento, la construcción y el mantenimiento del sistema heredado y reconvertido de la industrialización. El momento desfavorable de la urbe postindustrial se debe, según los teóricos, a su heterogeneidad, fraccionamiento y desactualización, tanto humana como técnica, debido a “fuerzas encontradas que responden a desafíos y respuestas de naturaleza económica, social y política y que definen el campo de realidad a partir del cual habremos de vivir en el futuro”<sup>488</sup>, en tanto que el individuo, al formar parte de un tejido disgregado, agresivo y malsano,

ahonda en su condición de crisis, así como en los códigos de conducta, ética y valores, aún más si estos se encuentran respaldados por la densidad del medio y la congestión.

Para paliar estas deficiencias congénitas en la ciudad postindustrial, la ciudad ahora debe ser el producto de las funciones que pasan a ser dimensiones simbólicas que dominan la totalidad del ámbito urbano. Su aplicación práctica domina la extensión total de la urbe que no está exenta de la motivación política y del cambio de mentalidad social de la población. De igual forma, se introduce la uniformidad para los comportamientos colectivos en pro de la producción y se corrigen las áreas pauperizadas mediante acciones tendientes a mejorar la capacidad utilitaria de los suelos en conflicto, así como también en la transformación radical del habitante en un ser efectivo, seguro y legítimo de la urbe, para lo cual se debe actualizar la experiencia técnica de sus actividades.

El problema que supone el urbanismo para la ciudad es el tamaño de sus aspiraciones sociales, el cual se refleja en la reforma y la adecuación de los espacios existentes, para lo cual debe racionalizar los medios disponibles. La problemática se enfoca en los nuevos desempeños o aplicaciones de la urbe que impulsa necesariamente nuevas formas de existencia, diferentes formaciones laborales e inesperados aprendizajes, con los que la población no puede permanecer inamovible ni debe encontrarse en estado estacionario, ya que sus verdaderas potencialidades crecen debido a las capacidades materiales y a los fenómenos y circunstancias que conlleva el aumento demográfico, pero la ciudad que acoge estas dinámicas no se encuentra ni física ni conceptualmente en la misma dirección ni experimenta la misma evolución. En este caso, la ciudad se congestiona por la falta de soluciones eficaces a problemas inmediatos. Como tal, la relación entre densidad y congestión es necesaria y contingente, por ello se da una reflexión en torno a la capacidad financiera, la oferta de trabajo, la ocupación del suelo, el movimiento

<sup>487</sup> (410) **Corbusier, Le.** The Athens Charter: "The Declaration of La sarraz". [trad.] Anthony Eardley. New York : Grossman, 1928, 1973. págs. 6-8. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina.** Architectural theory.

Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 221-222

<sup>488</sup> (345) **Rubinstein, Juan Carlos.** Crisis de la sociedad civil : neofeudalización y posfordismo. Madrid : Trama Editorial, 2000, 2002. Pág. 2

económico, el tráfico de vehículos, etc., ya que el aumento de la población es mecánica y gradual, como la producción y la expectativa de vida es sostenida y progresiva.

Por otra parte, existen altibajos o descensos en este sistema, a pesar de los intentos de uniformar y predeterminar científicamente la totalidad del medio urbano, tanto en sus aspectos positivos como negativos, ya sea en los riesgos que se incurren con la uniformidad social o por la aplicación sistemática de su carácter objetivo, ya que, como se ha expresado, el modelo de *La Sarraz* y otros manifiestos que tratan de promulgar compromisos congruentes a situaciones concretas no son modelos uniformes, pues ignoran los contenidos complejos de la sociedad o la incertidumbre que rodea los grupos humanos. Por su parte, la sociedad sigue una curva ascendente debido a que la ciudad y sus funciones han evolucionado a profundidad, sin pretender identificarse con la historia o la naturaleza, pues el cientificismo del sistema actual necesita del aumento sostenido de la población para subsistir. Esto funciona como una estrategia de la dinámica del capital que omite las fuerzas históricas para progresar bajo el determinismo de los pasos del método técnico-ilustrado, estructurado y ajustable a la sociedad. Así, las evoluciones del medio urbano son artificiales por su mismo origen y, como tales, se sirven directamente de los fenómenos vigentes de la congestión.

La densidad se asimila directamente a la ciudad natural, pues presenta un comportamiento productivo por efectos de las condiciones directas de los estímulos lógicos y seguros, ya que el primer crecimiento urbano estaba fuertemente condicionado por los buenos resultados agrícolas, así como después lo fue por la industria manufacturera y, luego, por los procesos técnico-industriales, existiendo así una proporción en la forma en la que la densidad se autorregula en las ciudades anteriores a la urbe *postindustrial*, estando vinculada a circunstancias generacionales, lo

cual es una constante en estos procesos, que no han estado exentos de crítica:

Masas de gente buscan en todas partes alcanzar el mejor tipo de vida que la ciencia y la tecnología moderna han hecho posibles, que la industrialización ha hecho probable y que la educación y los medios de comunicación de masas han contribuido a dar unas aspiraciones comunes a toda la humanidad. En nuestra época la ciudad ofrece las condiciones necesarias para el cumplimiento de estas aspiraciones; un poder irresistible impulsa olas de población procedentes de las áreas rurales que en el pasado apenas habían logrado sobrevivir con sus tierras insuficientes y que actualmente la revolución agrícola las hace inútiles. Este movimiento migratorio es el más importante y más amplio que nuestra sociedad haya conocido jamás no solamente en cantidad, Intensidad y concentración, sino igualmente porque es universal, que modifica definitivamente la estructura mundial productiva y demográfica y que ha engendrado una reacción en cadena de cambios sociales importantes. El movimiento rural hacia las ciudades no es un fenómeno nuevo pero el crecimiento explosivo actual de las ciudades y de las aglomeraciones urbanas sí lo es. Unos factores económicos y sociales han ocasionado en el pasado movimientos campo ciudad y continúan actualmente ocasionándolos.<sup>489</sup>

Ahora, por su tamaño, evolución y configuración económica, la población y su densidad, cuando actúan en la ciudad, redimensionan los intereses del capital financiero. Estos hechos forman parte del ámbito territorial y de los sectores autónomos de la urbe, debido a su extensión de dominio territorial y geográfico, y a que la densidad no es igual en todas partes. De igual manera, la función y la forma en la arquitectura y el urbanismo han extendido las capacidades de la ciudad industrial, evolucionado de manera significativa, mediante un proceso de socialización de sus tipologías y modelos que, con los medios técnicos disponi-

---

<sup>489</sup> (346) **Metropolitan, Centennial Study and Training Programme on.** Problemas de las áreas metropolitanas. Ponencias presentados al Congreso sobre Problemas Me-

tropolitanos, celebrado en Toronto, con ocasión del centenario de Canadá. [trad.] Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1969. Pág. 423

bles, son ahora patrones y recursos colectivos referenciados a un significativo aumento de la población, así como también se han orientado a la búsqueda de identidades figurativas y de objetivos tangibles que se han mostrado eficaces en los nuevos usos de la ciudad.

Estos proyectos arquitectónicos o urbanísticos que moderan las deficiencias de los sectores densos, adecuados funcionalmente en la ciudad de la técnica y la sociabilidad, han sido manejados e interpretados indistintamente de acuerdo con sus características demográficas, culturales o económicas, encontrándose en algunos casos superpuestos, y sin una lógica de continuidad formal o histórica, como parte del collage urbano, en tanto que las múltiples áreas que componen la ciudad, en donde se les ha reconocido importantes logros en la propuesta y realización de la vivienda, los equipamientos y los servicios, son ejemplos de estas subestructuras que han tomado unas determinadas configuraciones físicas, por medio de unas metodologías y formalizaciones creadas a partir de las relaciones entre espacio y sociedad.

Este tipo de organización urbana, producto de la densidad, es un medio adecuado a la masa poblacional que, además, articula modos de producción, aparte de los servicios esenciales y operativos que son necesarios para el funcionamiento de los sectores aglomerados, y donde predomina el cambio tecnológico, como la modernización y la modelación de los patrones del proceso de urbanización. Todos estos términos conforman una ajustada relación, ya que unos dependen de los otros para realizar sus actividades. Esta dependencia está vinculada a los intereses económicos que ahora deciden el futuro de la urbe y condicionan las decisiones de planeamiento que están estrechamente relacionadas con la densidad y forman parte de las premisas básicas de la congestión, ya que la

racionalidad del sistema que caracteriza a la sociedad moderna es interdependiente y multidisciplinaria con las distintas ramas que forman parte del proceso urbano, sea la economía, las instituciones o las normas sociales, etc. Estas variables de la densidad, como el movimiento, la circulación y la modernización, son objetivas y científicas, como lo han llegado a ser las múltiples estructuras de la metrópoli.

El pensamiento racional o científico es el conocimiento máximo que se aprovecha de las extensiones que imponen los procesos de producción y reproducción intermediados por los factores industriales o institucionales que están dirigidos hacia la socialización <sup>490</sup> en la urbe, entendiéndolo por ello los valores y conocimientos impuestos o comprometidos por una serie de sistemas que dominan la vida de la comunidad, lo cual también es realizado por las estructuras racionales en busca de la rentabilización de los recursos naturales para su dominio y explotación.

En sí, la ideología moderna abarca todo lo que es de utilidad o beneficio, pero los mismos recursos son limitados y reducidos por definición, de tal forma que este margen es el que define el conocimiento de la urbe por su utilización al límite, en tanto que su capacidad de acción es evaluada constantemente por los múltiples y variables enlaces que la ciudad crea. Así, la racionalización impone límites al uso de los recursos para una mejor utilización. Este proceso pragmático había llegado, después de un accidentado proceso evolutivo de la metrópoli moderna y de haber incrementado eficientemente los servicios públicos, a la necesidad de proveer vivienda económica, dotando de infraestructuras eficientes los nuevos proyectos urbanos o disponiendo acertadamente los bloques de vivienda de acuerdo con el valor del terreno y la inclinación del sol, etc. Para lograr estos propósitos, era necesario incrementar tanto las fuerzas productivas como los procedimientos instrumentales que facilitaban la

---

<sup>490</sup> Educar a la sociedad urbana es una de las tareas de la racionalidad productiva desde el inicio de la era industrial, la cual también es llamada “personalización” como parte de la doctrina que subordina todo aquello que tiene que ver con el comportamiento productivo en las urbes, tal como lo refiere el texto *Estilos de educación*: “Por socialización se entiende en general el proceso a través del cual se transmiten, especialmente a los niños y a los jóvenes, Los valores, normas y técnicas de vida dominantes

en una sociedad, confiriéndoles carácter obligatorio”. Tomado de Neidhardt, F., *Die Familie in Deutschland*, Opladen 1966, p. 61. (279) **Weber, Erich**. *Erziehungsstile*. (Estilos de educación). [trad.] Claudio Gancho. Barcelona : Herder, 1970, 1976. Pág.130

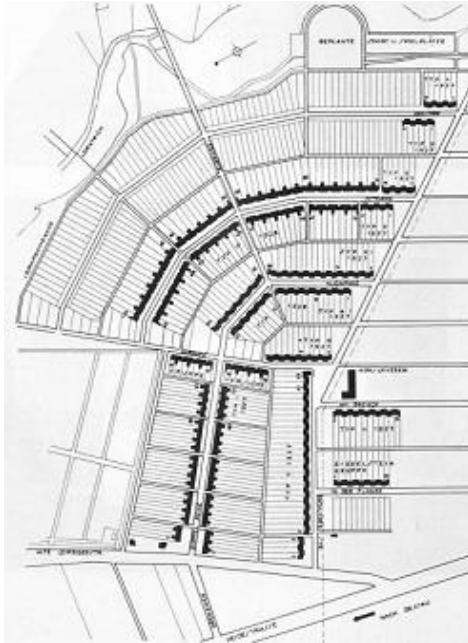


Fig. 300. W. Gropius, Siedlung Törten en Dessau, 1926-1928

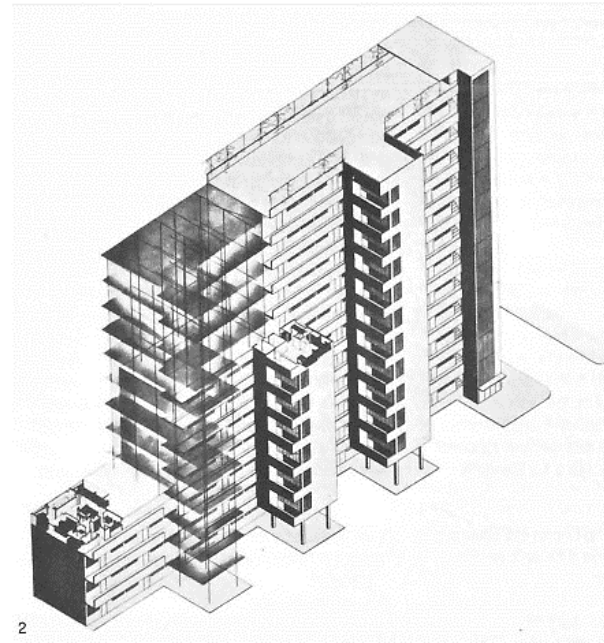


Fig. 301. W. Gropius, Bloque propuesto para el Barrio experimental Haselhorst, Spandau, Berlín, 1929

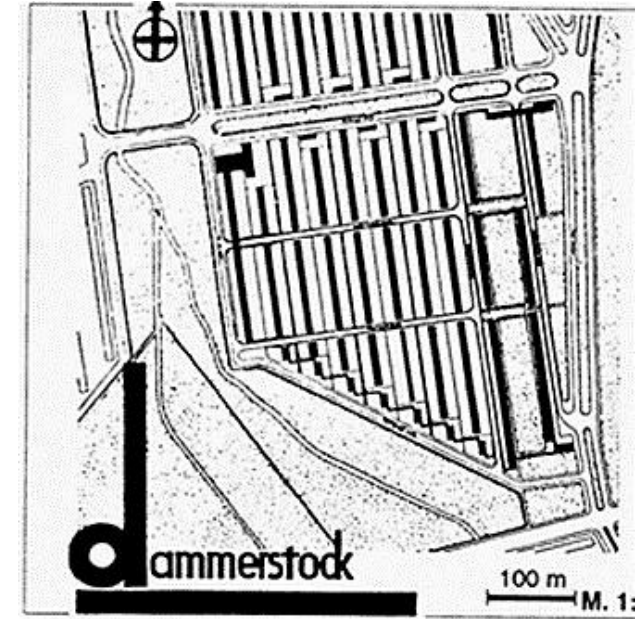


Fig. 302. W. Gropius, Dammerstock o Karlsruhe. Plano urbano 1927-1931.

multiplicación y la concentración espacial, entre los que se encuentran la congestión y la densidad; para ello, se tiene a su favor el desarrollo de la técnica y los recursos humanos y materiales, llegando a proponer soluciones exactas a la problemática social y colocar caducidades a los conflictos propios de los cada vez más escasos recursos de la ciudad y su explotación apropiada entre las actividades de identificación y valoración de esos modelos urbanos y la colectividad, pero también llevándolos a objetivos concretos de gestión y realización arquitectónica y urbanística de forma adecuada.

En esta presunción, W. Gropius, en el CIAM de 1929, propuso un sistema de abstracción para disminuir la densidad de las ciudades y para poder controlar la naturaleza humana y, de paso, los contenidos de la ciudad que estaban afectados por la densidad, mediante la implementación de relaciones en conjunto, en las que intervenía el área del lote, la necesidad de espacio de cada miembro de la familia, el volumen necesario y el número de pisos esenciales (Fig. 300-302).

“Cada nuevo código de edificación ha superado a su predecesor en la lucha para disminuir la densidad de población y por lo tanto para mejorar las condiciones de luz y aire. Sin embargo, todos los medios empleados hasta ahora para disminuir la densidad de población se basan en el concepto de la permanente unidad familiar [...] y sobre la base de este objetivo, la densidad de la población excesiva en las ciudades fue combatida mediante la limitación de la altura del edificio. Sin embargo, este objetivo ya no es adecuado hoy, como muestra la sociología, porque satisface sólo una porción de las necesidades públicas, pero no las necesidades de la población industrial, que es el objeto principal de nuestras investigaciones. La estructura interna de la industria hace girar la casa de una familia hacia la casa de apartamentos de varios pisos, y, finalmente, hacia la casa principal centralizada. La tendencia saludable para reducir progresivamente la densidad de población en las ciudades es de ninguna manera un peligro por esta nueva forma de vivienda, ya que la densidad de población de una zona

pueden ser controlada sin limitar la altura del edificio, con sólo establecer una relación cuantitativa del área de la vivienda o el volumen del edificio a la construcción del área de lote. Esto allanaría el camino para un desarrollo vertical del edificio de apartamentos de varios pisos.<sup>491</sup>

Para W. Gropius, la problemática que encierra la urbe, entre la densidad y la vivienda es el modelo aplicado para la solución de la congestión en la ciudad moderna. Gropius señala que las normas tratan de disminuir la densidad, ya que esta es la causante de la limitación del aire y la luz, para lo cual se combate la densidad mediante normas que la restrinjan. Él especifica que la solución es establecer condiciones opuestas a las reglamentaciones, en este caso, aumentar los factores como el uso del suelo, la altura de la edificación y el modelo de distribución hacia su fraccionamiento y despiece social, formal y material, ya que estos factores encierran la solución al debate de la incidencia de la densidad en la ciudad industrial, ya sea dividiendo la casa unifamiliar en muchas unidades o aumentando la altura de la vivienda en torres de apartamentos que son los exponentes más preclaros de la divergencia social existente por su déficit. Así, la propuesta de solución estaría fundamentada en opciones realistas, congestionando y densificando todos los mecanismos involucrados en los que las normas, la experiencia económica y la objetividad reconducían las propuestas arquitectónicas y urbanas para paliar los problemas causados por el alto número de habitantes en la ciudad.

Como una segunda solución a esta problemática, el autor dice que el apartamento de alquiler en edificaciones de gran altura debía proponerse teniendo en cuenta los nuevos valores sociológicos que se estaban desarrollando durante esta época, según él, los términos clave como “racionalismo”, “agrupación” y “necesidades psicológicas y ambientales” ha-

cen referencia a cómo organizar los problemas asociados tanto a la densidad como a la congestión, pero, en este, al desarrollo corporal y espiritual de los habitantes, a su cohesión social, al bienestar, etc., estableciendo, de esta forma, que es fundamental proporcionar un sinnúmero de relaciones humanas y funcionales entre la vivienda y la capacidad del entorno en su totalidad para suplir cabalmente las necesidades habitacionales.

Estas condiciones para la vivienda masiva no son de la misma naturaleza ni poseen los mismos procedimientos que las expresadas por Le Corbusier, pues, para este, el orden social y los nuevos parámetros de actuación urbana proceden de la vinculación o de la conciliación con el mecanicismo y la industrialización como algo abierto que domina el mundo, donde los secretos del bienestar se encuentran bajo el dominio de la técnica que hace posible la vivienda, el ocio, el trabajo y el tráfico. Le Corbusier afirmaba que “En todo hombre moderno hay una mecánica. El sentimiento de la mecánica deriva de la actividad cotidiana. Con respecto a la mecánica, este sentimiento es de respeto, de gratitud, de estima”<sup>492</sup>.

A su vez, estas medidas de una colectividad mecanizada, su orden y su bienestar estaban pensadas para estar separadas entre sí como actividades independientes, es decir, no existía integración o regulación entre ellas, y eran percibidas automáticamente como acciones dominadas por la ciencia, ya que cualquier planteamiento o solución arquitectónica había perdido su complejidad y su circunstancia, en tanto que, por medio de la distribución espacial, la implantación y la forma resultante del bloque residencial o de los conjuntos urbanos residenciales, se autorregulaba a la comunidad como una máquina eficiente, de tal forma que las operaciones sociales están calificadas como necesidades funcionales hacia el medio urbano, el cual pretendía ser equilibrado de la misma manera como estaban pensadas las unidades de habitación, siendo sus

<sup>491</sup> (411) **Gropius, Walter**. "The Sociological Foundations of the Minimum Dwelling". *Scope of Total Architecture*. New York : Collier Books, 1929, 1962, págs. 98-100. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry Francis y Contandriopoulos, Christina**.

*Architectural theory*. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág. 226-227

<sup>492</sup> (249) **Corbusier, Le**. *Vers une architecture*. [trad.] Josefina Martínez Alinari. 2. Barcelona : Poseidón, 1923, 1978. Pág. 100



características físicas y culturales de creación y espiritualidad, expresadas y consideradas, por el mismo Le Corbusier <sup>493</sup>, como adecuadas para la construcción del nuevo medio colectivo mecánico, siendo el edificio en altura la solución universal.

Fulgurante unidad de una obra arquitectónica. Aquí reina la sección de oro que ha aportado la envoltura armoniosa, ha suministrado el prisma imperativo y puro; ha marcado la cadencia, proporcionada a la escala humana, ha permitido las variaciones, autorizado la fantasía, reglamentado de abajo arriba la actitud general. Este edificio de 150 metros de altura está asegurado contra todos los riesgos: la armonía está en cada una de sus partes. Y no es posible desacuerdo ninguno con nuestra sensibilidad. <sup>494</sup>

La densidad, como el equilibrio demográfico entre la ciudad y el campo, permitirá el equilibrio superior entre todas las variables involucradas en la construcción de la ciudad. Tal como lo expresa Le Corbusier, se encontrará la armonía entre las partes como la marca visible de este proceso, como el factor que permite la actuación de la ciudad social y económica, al formar parte fundamental de la dinámica interna que facilita la elaboración de las diversas prácticas urbanísticas y de los cambios demográficos entre los que se incluye la fecundidad, la mortalidad y el crecimiento.

La densidad ha sido el tema dominante en la arquitectura moderna, un programa de beneficio colectivo de servicios comunes o una justificación para el desarrollo y perfeccionamiento de la vivienda. Esta no era vista desde la posibilidad de alcanzar, por sus mismas condiciones de

volumen poblacional y masa construida, los límites de la forma o el diseño de estructuras adecuadas o conformes a la aplicación de sus términos extremos. Por ello, se ha utilizado, en su defecto, la congestión, como su producto o su perfeccionamiento más evidente, como la representación que ha permitido la organización de manera más extrema o permisible la condensación social. Pero, para los teóricos del movimiento moderno, la densidad es solo un parámetro técnico desprovisto de intereses legítimos, una medida indeterminada o un elemento contingente a procesos, supuestamente más importantes, para el proceso de configuración del proyecto urbano y del diseño de edificios o de bloques en altura.

La referencia de W. Gropius a la densidad está planteada en el siguiente fragmento:

“A la limitación de las alturas, Gropius contrapropone la limitación de la densidad de población en un área determinada: propuesta que entonces podía parecer una conquista, en cuanto abría el camino para la “composición” urbana en tipos edificatorios distintos, reivindicando para la arquitectura su campo de determinación formal. Propuesta que en sus desarrollos sucesivos ha quedado totalmente desprovista de significado, ya que la densidad de población, en la práctica urbanística, se ha convertido en un mero índice de la zona, con la total desaparición de toda referencia arquitectónica. Desaparición ratificada incluso por la ulterior disolución de la identidad entre tipo edificatorio y tipo de vivienda; las casas altas, medias o bajas quedaron como volúmenes a componer según el “capricho” o la “regla” del proyectista,

<sup>493</sup> El énfasis de Le Corbusier por el orden y la armonía por medio de la arquitectura es la manera de proponer una sociedad en equilibrio con la naturaleza, a la que hay que volver y firmar con ella un pacto de reconciliación por intermedio de propuestas formales significativas. Así la densidad y la congestión habrán sido superadas, tal como lo refiere en el texto *La casa del hombre*: “[...] La sociedad moderna, después de cien años de conquistas científicas fulgurantes, de debates sociales, de desórdenes, llega finalmente a la conclusión que debe fijar de manera definitiva el carácter de su civilización: la creación de una nueva vivienda. Gracias a la creación de un nuevo

alojamiento, el segundo ciclo de la era maquinista entra en un período universal de construcción. Una obra activa, optimista, humana, portadora de ‘placeres esenciales’. Esta obra desborda las cuestiones referentes al tecnicismo. Es la manifestación pura, fundamental de una nueva conciencia”. (412) **Corbusier, Le y Pierrefeu, François de.** *La maison des hommes*. [trad.] Roser Berdagué. Barcelona : 1999, 1945. .Apertura del V Congreso C.I.A.M. de París, 1937. Pág. 19

<sup>494</sup> (412) *Ibíd.* Pág. 159

mientras que las viviendas tendían cada vez más a ser iguales unas de otras, según los estándares cuantitativos.<sup>495</sup>

Al ser la densidad medida y aumento de las concentraciones generales, las construcciones se convierten en volúmenes que deben cumplir requisitos para ser habitables, higiénicos, adecuados ambientalmente, etc. Con ello, se dejan de lado los asuntos más vitales, los que le son propios a las sociedades urbanas que se encuentran articuladas al lugar en el que se establecen las relaciones humanas, se construyen las necesidades culturales y se dirimen los conflictos, entre otras actividades. El modelo al que se acoge la densidad poblacional es el de la acumulación de funciones o actividades bajo una forma física o por intermedio de estructuras económicas y funcionales que obedecen a patrones técnicos, lo cual es la solución más adecuada a las amplias dimensiones que ha ido adquiriendo el marco arquitectónico o urbano de la ciudad, en tanto que la densidad instrumentalizada por la congestión se ha convertido en un dispositivo de apoyo al diseño.

Para tal efecto, W. Gropius expresa, en su análisis de la vivienda en los congresos del CIAM, la necesidad de socializar las actividades de los grupos más necesitados y de homogenizar la conducta colectiva mediante la simplificación de la forma y el estilo, con el fin de racionalizar sus métodos de vida, lo que, a su vez, permite crear una economía del espacio en las nuevas viviendas en altura. Este resulta ser un procedimiento de la congestión que necesita desproveer a la familia nuclear de las actividades que se realizan en la casa unifamiliar a favor de la densidad habitacional y constructiva. Para tal efecto, propone la edificación en altura de 10 a 12, pisos como mínimo, ya que resulta ideal en cuanto a los costos y a la pragmatización de la vida en los bloques habitacionales.

Le Corbusier enfatiza, aún más que W. Gropius, el perjuicio que causa la densidad sin control a la ciudad, pero esta contradicción de combatir la densidad con más densidad forma parte de la búsqueda de un orden social y, por correspondencia, de una simetría urbana. Según esto, la población es una variable que resulta siendo una indisposición en el sistema político, debido a su excesivo crecimiento, en tanto que la maximización y armonía del espacio en las estructuras contemporáneas, tanto en su estructura, composición y entorno, constituye la prioridad del diseño y del equilibrio colectivo hacia la población, pues se busca que puedan ser albergados más habitantes al menor costo.

Este resumen ideológico de la congestión se orienta a un esfuerzo intelectual para encontrar y aplicar una serie de estrategias que puedan organizar la nueva realidad urbana, en la que los antecedentes de una calamitosa ciudad industrial aún persisten en el recuerdo colectivo, debido a sus densidades desordenadas y su exagerada distensión territorial. La solución a esto resulta ser la regulación de los hábitos sociales, el anhelado “orden natural” de la urbe científica que se alza conteniendo altísimas densidades, y donde dominan los espacios pequeños en edificaciones de gran altura. Así, la densidad no obstruye ni trastorna el medio urbano por su incremento regulado, formando parte de un sistema superior, organizado por las funciones, la técnica y los parámetros científicos. Por otra parte, la población, como se sabe, no es un registro o un hecho empírico, ni una estadística o una base cuantitativa, ya que su desarrollo es constante y complejo, y como tal no se puede limitar, sesgar o apilar en estructuras o armazones.

A propósito de lo anterior, en *La carta de Atenas* hay una reminiscencia a un modelo teórico de Estado, una referencia a las utopías clásicas donde se busca una evocación a un Estado social ideal, a un urbanismo progresista donde se analice y se resuelvan las necesidades más sentidas del ser social y, en este caso, a las nuevas necesidades de la colectividad

---

<sup>495</sup> (413) **Aymonino, Carlo.** L'abitazione razionale (La vivienda racional : Ponencias de los congresos CIAM 1929-1930). [trad.] J F Chico, J M Marco y J C Theilacker. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1973. Pág. 95

de la urbe moderna que se organiza bajo conceptos absolutos, a los parámetros de la estética y lo funcional bajo la conveniencia de las acciones científicas, los recursos materiales y las relaciones fijas como la densidad.

Densidad —la relación entre el tamaño de una población y la superficie que ocupa— puede ser cambiada por completo por la altura de los edificios. Pero, hasta ahora, las técnicas de construcción han limitado la altura de los edificios de alrededor de seis pisos. La densidad admisible para las estructuras de este tipo es de 100 a 200 habitantes por hectárea. Cuando esta densidad aumenta, como lo hace en muchos distritos, a 240, 320, o incluso 400 habitantes, entonces se convierte en una barriada, que se caracteriza por los siguientes síntomas:

1. Una insuficiencia de espacio habitable por persona;
2. A la mediocridad de las aberturas hacia el exterior;
3. Una ausencia de luz solar (debido a la orientación norte o como resultado de la sombra proyectada a través de la calle o al patio);
4. La descomposición y un caldo de cultivo permanente de gérmenes mortales (tuberculosis);
5. La ausencia o insuficiencia de instalaciones sanitarias;
6. La promiscuidad, derivada de la disposición interior de la vivienda, la disposición de los pobres del edificio, y de la presencia de los barrios problemáticos.<sup>496</sup>

La primera posición con respecto a la densidad poblacional es la relación de esta con la superficie que ocupa, para lo cual se realizan planeamientos urbanos y arquitectónicos incrementando la altura de las edificaciones de acuerdo con las necesidades. Una segunda posición es regular la densidad por medio de normas o reglamentaciones que precisen cuántas personas pueden vivir en una determinada área, estableciéndose un límite en cuanto a la conservación ambiental y al impacto de la población en el entorno. Finalmente, una tercera posición frente a esta problemática es que ya no es discutible la viabilidad de la densidad, si esta debe ser baja o alta, para salvar el tejido urbano, pues debe ser excluida

definitivamente de cualquier discusión para romper el lazo metodológico con la ciudad y sus contenidos sociales.

Al considerarse omnipresente la densidad en la urbe, esta no necesita ser revalorizada constantemente en todos sus contenidos y propuestas, ya que el uso continuo del suelo y la construcción de edificios en altura serían operaciones imperecederas y concretas que establecerían nuevas condiciones de orden en el tejido de la ciudad, ya que esta estaría modificándose cada vez que las infraestructuras y los servicios urbanos se actualizan por la misma dinámica de la urbe. Esta condición de la urbe funcional se ha abierto camino en países desarrollados y emergentes, en donde la congestión, con la aglomeración y la densidad, domina sobre los demás sistemas generales que han canalizado las políticas de expansión de la ciudad. Por su parte, el hacinamiento no se considera un problema porque está inscrito dentro de las nuevas realidades demográficas y económicas, dentro de las que la arquitectura y el urbanismo no deben ser permanentes, pero sí consecuentes con el medio construido y artificial, ya que estos métodos para elaborar la urbe son efímeros y perecederos tanto física como conceptualmente. Con todo, la decadencia de cualquier proceso, sea reciente o pasado, es un hecho normal que fomenta la realización, la creación y la novedad que benefician el crecimiento de la ciudad, siendo adecuados a las necesidades globales, a las tasas de crecimiento y a las políticas generales de administración y expansión de la sociedad.

Durante la década de los años cincuenta, se revaluó la posición de la densidad, y aunque esta es omnipresente y posee una incidencia real en la ciudad, lo que se buscaba era el manejo del espacio civil mediante nuevas propuestas arquitectónicas que llevaran a operar el planeamiento urbano sin extremos. Como ejemplo de esto, se puede citar las ciudades de Cumbernauld y Milton Keynes (Fig. 303-305) en Inglaterra, las cuales forman parte de los *New Towns* establecidos a lo largo del territorio inglés para disminuir la densidad de Londres y reubicar las actividades asociadas a las grandes ciudades, como el empleo y los servicios. Pero

<sup>496</sup> (414) **Corbusier, Le.** La Charte d'Athenes. [trad.] Anthony Eardle. Nueva York : Grossman, 1943, 1973. págs. 53-54-57-65-105. Tomado de (293) **Mallgrave, Harry**

**Francis y Contandriopoulos, Christina.** Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005. Malden, MA : Oxford : Blackwell, 2006, 2008. Pág 250-252

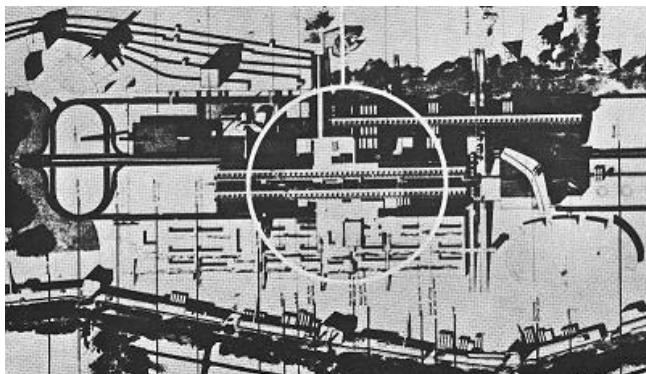


Fig. 303. Cumbernauld New Town, Escocia, 1958-1968.

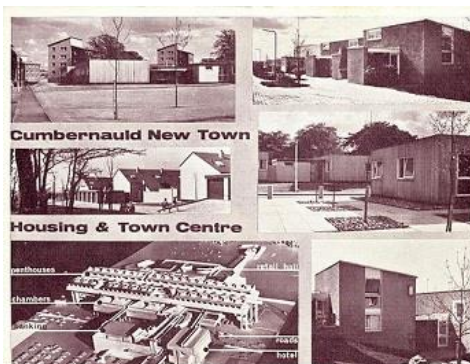


Fig. 304. Impresión publicitaria de Cumbernauld, 1958-1968.

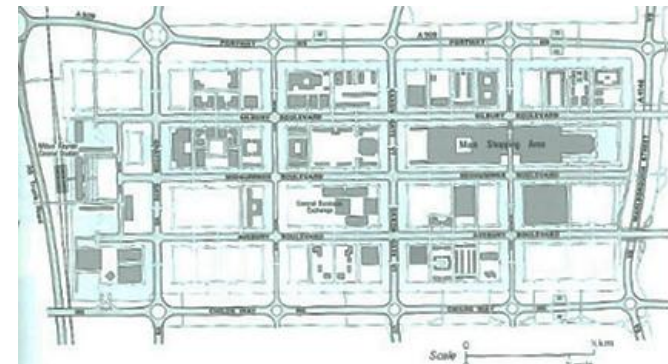


Fig. 305. Plano urbano de Milton Keynes, 1968-1971.

la densidad, como un contenido real de la planificación urbana, no es separable de sus fenómenos propios, como su aumento y el hecho de que las ciudades se vean sobrepasadas o desbordadas por el número de habitantes y sus necesidades.

Alison y Peter Smithson replantean desde 1956 una nueva mirada política que aborda las relaciones entre vivienda, calle, distrito y ciudad, o la visión funcional de la ciudad que poseía como común denominador la extrema densidad en términos abstractos y cuantitativos por la obligada relación del habitante con su entorno. Ahora ellos proponían un hábitat hecho a la medida en el que la arquitectura y sus contenidos culturales, técnicos y científicos permitieran una adecuación más coherente al entorno siempre cambiante, una arquitectura enfocada desde el punto de vista de la identidad, la asociación, la agrupación y la movilidad, que paliaría las extremas manifestaciones del hábitat urbano vigente, tal como se relaciona en el texto *el Team 10 - Risselada Van Den Heuvel*;

“Los Smithson vieron en la “Escala de Asociación” simplemente un marco conceptual en el que sus diseños podrían estar situados: una clasificación del entorno construido de acuerdo a los niveles de escala,

cada uno con una densidad específica, para lo cual ellos diseñaron muestras apropiadas de hábitat.”<sup>497</sup>

Así, las condiciones anteriormente descritas se empeñan en hacer énfasis en que la densidad se puede abordar como un mal a eliminar mediante la reconversión de la sociedad y su disolución familiar o el cambio de las rutinas históricas de socialización e intercambio cultural, junto con una habitabilidad aislada en grandes estructuras de altura cuyo fin sería manejar el volumen poblacional, mas no integrarlo en una solución abierta a la crítica y al contexto. Las evidencias del medio urbano moderno identifican una intención de congestionar el fenómeno de la densidad mediante su aplicación intensiva y extensiva, por estar en concordancia con la escases de terrenos para urbanizar y la poca flexibilidad del sistema de costos y rentas del suelo, así como la temporalidad en las actuaciones urbanísticas.

En lo anterior, se encuentra una fisura conceptual y metodológica, en cuanto a cuáles son los parámetros que se deben abordar para la elaboración de hábitats adecuados, ya que el tamaño de la ciudad y las exigencias de la población se han simplificado a necesidades globales bá-

<sup>497</sup> (415) **Strauven, Francis.** The shaping of number in architecture and town planning. [aut. libro] Team 10., y otros. Team 10 : a utopia of the present. Rotterdam : NAI Publishers, 2006. Pág 298

sicas. Esto es un terreno abonado para los instrumentos de la aglomeración urbana, sean políticas acertadas o no. De esta forma, el resultado de sus consecuencias se dirime en cifras que demuestran logros sociales, estadísticas de producción, inversiones realizadas, etc., cuyos resultados definitivos son conglomerados arquitectónicos o urbanos obtenidos por este complejo procedimiento que consiste en congestionar las estructuras urbanas, en donde el equilibrio, al reducir las diferencias entre lo natural y lo construido, no aparece en los proyectos ejecutados, o lo realizado es insuficiente debido a la cantidad de variables que entran en juego, desde la financiación hasta la debida proporción de las condiciones de bienestar de la población.

Construir y densificar más, hasta configurar un tejido metropolitano, se consideró aceptable, mas no fue totalmente compartido, ya que no se previeron las complejas circunstancias que movilizan el medio social. Así, al realizar conjuntos urbanos masivos, se pretendía, de alguna manera, separar la densidad de la zonificación y estas de las funciones de la metrópoli. De igual forma, se pretendía admitir que las condiciones de la concentración de la población representaban un problema demográfico y no de la sociedad industrializada y especulativa, cuyas principales deficiencias son las crisis urbanas y el medio ambiente, así como las variables más usadas cuando se desea controlar coherentemente el desarrollo de la ciudad, en tanto que estas congestiones abogaban por una *jerarquía de las asociaciones humanas* <sup>498</sup> que pretendía rescatar las actividades comunales de la colectividad y devolvérselas a la arquitectura, como una serie de acciones de participación o de asociaciones de carácter reivindicativo y de medio de distinción y dominación social, estableciendo el protagonismo de los factores de la capacidad material entre los individuos y la oscilación de sus valores en la comunidad, los

---

<sup>498</sup> El papel de la densidad y las nuevas formas en arquitectura llevan aparejadas condiciones que han sido establecidas por nuevas formas sociales que corresponden a nuevos modelos de familia, los cuales dirigen el modelo en arquitectura. Esto lo refieren algunos textos a cómo fue convenido el traspaso de las nuevas formas de sociabilización que estaban directamente relacionadas a nuevas formas de producción, de consumo, de organización y de comunicación. “[...] el sentimiento moderno de la familia que procedente de las capas burguesas y nobles del Antiguo Régimen se expande después por las demás clases sociales para asentarse definitivamente en el proletariado

cuales proponían una relación recíproca, no solo en la adquisición de la vivienda y los valores asociados a ella, sino que esta difería en cuanto que ya no es el solar urbano el que identifica la tenencia de la tierra, sino que ahora hay nuevas prácticas en su posesión, diferentes concepciones de participación que están entre la edificación en altura y compartir los problemas causados por coexistir con la densidad de la población, en tanto que estos recintos concentrados en población también afectan la ecología, el patrimonio y las formas culturales entre otras circunstancias.

El aumento de la densidad lleva consecuentemente al desarrollo de la ciudad, ya sea por el asentamiento poblacional y su permanencia en el tiempo, lo que lleva a la creación de sistemas o entidades, o por la misma inercia del proceso urbano, en tanto que la densidad, ya sea poblacional, constructiva o conceptual, se convierte en un poder económico o lo social. Esta representación del poder se convierte en un medio de vida que hace referencia a la concentración de formas o a la aglutinación de actividades, como lo ha dispuesto la congestión, o cualquier otro sistema que permita la cohesión humana o poblacional bajo estructuras técnicamente habilitadas. Al contrario de esto, la dispersión de las mismas formas y actividades busca solucionar los efectos poblacionales, pues ya no se concentra en un bloque de viviendas, sino en la extensión ilimitada de la ciudad mediante el sistema de periferias que crecen constantemente o de suburbios residenciales que se extienden como una gran mancha por el territorio.

Así, la congestión vertical manipula eficientemente las consecuencias financieras y sociales del suelo urbano, gracias a un sistema vertical de

a finales del XIX como mecanismo principal de socialización. Una vez que se otorga al ámbito familiar la tarea de reproducir el orden político y económico establecido, la burguesía despliega una estrategia de sumisión en el espacio cerrado que fundada en la divulgación de su moral, comprende la regeneración y la adaptación de las clases trabajadoras y peligrosas mediante el desarrollo de hábitos como el ahorro o la adquisición, sobre todo de viviendas.” (423), **González, María José**. Políticas y estrategias urbanas : la distribución del espacio privado y público en la ciudad. Madrid : Editorial Fundamentos, 2000. Pág. 47



comunicaciones y de transporte eficiente, así como a una formación social que busca el abandono progresivo del lugar de residencia tradicional, ya sea por trabajo, desintegración colectiva o anomia. De esta manera, el hábitat y sus contenidos permanentes y más equilibrados se convierten en transitorios, pues la densidad se prolonga por el territorio y extiende su vínculo no solo entre el ciudadano y el Estado, sino también con los fenómenos propios del consumo y de un orden simbólico en el sentido de su poca capacidad de presencia activa en el desarrollo urbano, en tanto que la masa suplanta el orden social sin profundos efectos negativos para la administración pública, con lo cual prevalecen las nuevas formas de hegemonía como son las actividades privadas de la producción, del comercio, del consumo, de los promotores de la vida asociativa o del agrupamiento colectivo.

### 3.10 Ejemplos metodológicos de densidad

Como ejemplo de densidad, de acuerdo con los ejemplos de Gropius y de Le Corbusier, encontramos el bloque de viviendas Bergpolder, en Rotterdam (Holanda), construido entre 1933 y 1934 por los arquitectos W. van Tijen, J.A. Brinkman y L.C. van der Vlugt (Fig. 306-308), siguiendo los lineamientos señalados en el CIAM de vivienda densa en altura.<sup>499</sup>

---

<sup>499</sup> El edificio de apartamentos de gran altura en el contexto europeo, donde fueron incorporados para su diseño las ideas del bloque principal centralizado desarrollado bajo las condiciones de la densidad, la economía de medios y la técnica, tuvo su gestación en los congresos CIAM de 1928 y 1929, siendo decisivas estas ponencias para la realización del bloque de viviendas Bergpolder, tal como lo refiere el texto CIAM discourse on urbanism 1928-1960, en ideas esclarecidas por Le Corbusier y W. Gropius. “En su conferencia CIAM 2 Gropius parecía avanzar en ideas similares. Sostuvo que el cambio de ‘estructura interna de la familia industrial hace girar la casa unifamiliar hacia el edificio de apartamentos de varios pisos, y, finalmente, hacia la casa principal centralizada’. Posiblemente la influencia de Le Corbusier fue más allá de los dos debates anteriores en Weimar y en la Unión Soviética en la defensa de la casa de apartamentos de gran altura como la mejor forma para las nuevas viviendas colectivas, evaluando por primera vez en los CIAM la cuestión del ‘bajo, medio, o la gran altura

Bergpolder es un bloque experimental de 49,6 metros de largo por 8,25 de ancho y 25 metros de alto, cuenta con 72 apartamentos de 48 m<sup>2</sup> para cuatro personas en nueve plantas, con una densidad total de 288 habitantes por hectárea, la cual resultaría baja con respecto a las necesidades reales, pero es una de las primeras intervenciones racionales tanto en altura como en los procedimientos constructivos que se trataban de establecer en el contexto europeo. El inmueble cuenta con unos estándares adecuados a las condiciones del uso del suelo urbano y las necesidades de vivienda, como también proyecta una nueva respuesta ante la incapacidad e ineficiencia técnica de la ciudad tradicional, incrementando verticalmente la densidad e incidiendo socialmente como fenómeno colectivo.

En Holanda, la mayoría de las actuaciones realizadas para estos tipos de vivienda contaban con una normativa preestablecida, cuyos orígenes se remontan a 1860, cuando las intervenciones urbanas estaban consideradas, desde el punto de vista de la planificación urbana y, de manera preferencial, hacia el desarrollo de la vivienda, que era el sistema esencial del crecimiento del tejido urbano. De esta forma, la proyectación de la habitación, desde tempranas épocas, experimentaba mejoras sustanciales en su distribución, servicios y construcción, con normas detalladas de lo que debía poseer la vivienda, tanto interior como exteriormente,

del edificio’. Se había calculado que con la construcción más alta era posible en filas de vivienda, donde el espacio es más amplio y se pueden obtener mayores densidades de población en la misma área de tierra, sin ninguna disminución en la luz del sol o las vistas. [...] Esta formulación profética proporciona una justificación para el gran número de proyectos en losas a gran altura construidos durante los últimos setenta años en todo el mundo. Aunque Gropius había proyectado un proyecto de gran altura en su participación en el concurso de 1929 para dar una solución al sector de Berlín-Haselhorst, no fue capaz de construir cualquier tipo de proyectos en Alemania antes de su partida en 1934. El primer proyecto de viviendas construidas con este tipo de losas a gran altura, parecen haber sido los Apartamentos Bergpolder en Rotterdam, Países Bajos, 1932-1934 de Van Tijen, Brinkman y Van der Vlugt”, (409), Mumford, Eric. The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960. Cambridge, Mass. : MIT Press, 2000. Pág. 38-39



Fig. 306. Bloque de viviendas *Bergpolder* en Rotterdam, 1933-1934.

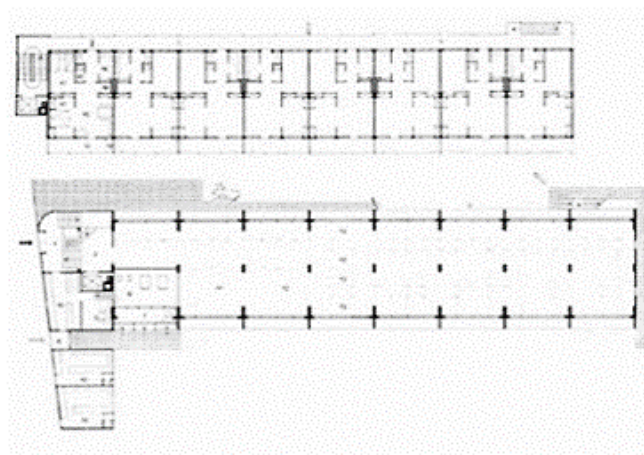


Fig. 307. Planta del bloque de viviendas *Bergpolder*, Van Tijen, Brinkman, and Van der Vlugt, Rotterdam, 1933-1934

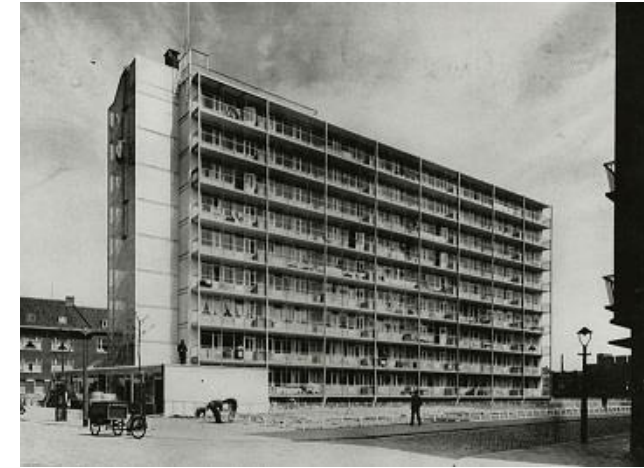


Fig. 308. Van Tijen, Brinkman y Van der Vlugt, Bloque de viviendas *Bergpolder*, Rotterdam, 1933-1934.

para lo que se tenían en cuenta estudios y estadísticas previas que permitían configurar el inmueble a partir de sus necesidades habitacionales reales.

Bergpolder exigía en su diseño entre 400 o 500 personas por hectárea, pero la densidad como objetivo estaba relegada a la necesidad de proveer vivienda de una determinada calidad. Así, la congestión del espacio mínimo habitable estaba supeditada a una legislación o a una normativa. Esta es la diferencia con respecto a las iniciativas especulativas en lo que respecta a la construcción del inmueble de renta norteamericano, pues para estas iniciativas no se contaba con una legislación o un espacio mínimo, ni con un proyecto institucional o gubernamental. De esta manera, las iniciativas en la proyección y en la construcción, así como la dinámica del suelo urbano y la ciudad, obedecen en ambos contextos, el Europeo y el Norteamericano, a un conjunto de estrategias e intereses que determinan la calidad de la vivienda, no como un entorno adecuado para vivir, sino como parte de un gran mercado de la oferta y la demanda en el que la calidad del alojamiento y del sector urbano dependen de factores ligados al consumo de ese momento, llámese servicios, estilos, dimensiones, etc., y el acceso a una superficie útil y adecuada viene antecedido por la capacidad adquisitiva del comprador.

Le Corbusier expresaba, de acuerdo con su percepción negativa de la densidad y el manejo que se le daba a las ciudades históricas europeas, que debía de haber 1.000 o más personas por hectárea. Así, el edificio alto reemplazaría los viejos inmuebles a partir del objeto sociocultural que reformularía el modelo urbano imperante, donde se facilitaría la concentración de habitantes. En este caso, Bergpolder era un nuevo dictamen a la ocupación del suelo, ya que este no contaba con las características habituales de la apropiación, como eran la regularidad, el tamaño adecuado, la dependencia funcional y la integración a un sistema general.

Pero no siempre la máxima aplicación del gasto o un amplio presupuesto es una condición para la calidad arquitectónica o urbanística en un solar urbano, ya que, en términos generales, la inversión económica usual para la construcción de un inmueble consiste en emplear los mínimos recursos para obtener los máximos beneficios, en tanto que el valor de la parcela es una variable decisiva, debido a las categorías sociales que entran en juego y al valor económico que este pueda representar. La localización y el tamaño del predio, con las expectativas de construcción y las circunstancias externas del entorno urbano, definen el carácter de la vivienda y sus propiedades socioculturales que se en-

cuentren vigentes gracias a los aportes al desarrollo de los factores urbanos y sociales sobre la densidad, su manejo por medio una nueva cultura arquitectónica que permite dar una nueva mirada a los acontecimientos, mediante el recién fundado debate teórico y el compromiso en la búsqueda de nuevas alternativas metodológicas que se le puede otorgar al potencial usuario por parte de los arquitectos o la administración pública.

Con la densidad, los predios se tienen en baja estima, tanto social como económicamente, ya que estos se encuentran en el debate entre emplear al máximo la superficie del solar, logrando la mayor altura posible con el mayor número de unidades habitacionales, y que estos tipos de vivienda no corresponden por regla general a unidades tipológicas normales, ya que el espacio se define a partir de los costos globales y determinadas necesidades sociales, en tanto que el lugar de habitación se predispone espacialmente, ya sea si está disponible para la venta o para el alquiler.

Las clases menos favorecidas que residen en sectores deteriorados y la falta de poder adquisitivo en algunas zonas de la urbe condicionan la forma de la habitación y determinan las deficiencias que pueda presentar el predio urbano, ya sea en servicios, localización o valor social. Así mismo, la falta de recursos determina la representación figurativa del inmueble y la calidad del espacio, surgiendo una concepción apresurada de la vivienda popular que tiene antecedentes negativos desde su mismo planteamiento histórico y por el diagnóstico de sus necesidades. Antes del advenimiento de la Modernidad, la intervención arquitectónica en

los inmuebles a construir, especialmente la vivienda en las ciudades norteamericanas, se estipulaba por la amplitud espacial, la cantidad de detalles aplicados y los elementos de diseño que esta pudiera llegar a poseer.

Lower East Side, en New York, <sup>500</sup> es un ejemplo adecuado de las diversas tendencias arquitectónicas y urbanas que crearon unas formas y contenidos específicos, orientados por la densidad, el hacinamiento y mala calidad de vida en los sustratos más pobres de la ciudad. Estos prototipos se configuraron a lo largo de la historia de la ciudad, casi desde su misma fundación, como unas condiciones de aglomeración y precariedad social significativas para el mantenimiento sostenido de una densidad aberrante por motivos de renta inmobiliaria más que como una forma de residencia, ya que se hace uso de la congestión como mecanismo para obtener del suelo una actividad inmediata, donde la vivienda es un contenedor de los intereses particulares sobre los conflictos sociales generales.

“Las cifras más altas alcanzadas en el siglo XIX estaban en el Lower East Side de Manhattan alrededor de 1900, donde la densidad —sólo en esta pequeña área de Nueva York— alcanza unas 350.000 personas por milla cuadrada. En Manhattan en su conjunto, alrededor de 40.000 viviendas alojan a más de un millón y medio de personas. Pero la congestión era peor aún que en el centro de Bombay. <sup>501</sup>

Lower East Side estableció una serie de modelos de habitación y unas infortunadas condiciones de salubridad, una realidad caracterizada por

---

<sup>500</sup> Para mostrar la desproporción de la densidad en un área urbana, es frecuente encontrar como ejemplo la zona de Lower East Side, en New York, en donde el fenómeno de la densidad a tenido diversas posiciones a lo largo de su historia, ya que en el anterior siglo XIX el hacinamiento económico no era un problema, pero a partir del siglo XX bajo el desmonte de los monopolios, la reforma social, política y económica, la mecanización y la modernización, esta zona se convirtió en el punto de atención ante la obsolescencia estructural de la vivienda popular como una forma social y mercantil y de su uso indiscriminado, tal como lo refiere el texto American Metropolis. “...treinta y siete de los cincuenta y una manzanas de Nueva York con bloques de viviendas de más de tres mil personas se encuentran en el Lower East Side. Jacob Riis

estima la densidad de población de la zona en 330.000 habitantes por kilómetro cuadrado, y los códigos de la vivienda estaban sin sentido frente a la enormidad del problema. Para ayudar a hacer frente a la pobreza extrema, el New York Times comenzó a solicitar ayuda para los casos "más necesitados" durante la temporada de fiestas de 1910.” (377) **Lankevich, George J.** American metropolis : a history of New York City. New York : New York University Press, 1998. Pág. 147

<sup>501</sup> (300) **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág. 204

la anomalía del proceso evolutivo del pasado urbano, en donde la densidad humana se convierte en un recurso financiero y especulativo. Es singular que este fracaso del urbanismo y la arquitectura sea considerado un éxito en el contexto norteamericano, debido a que los recursos se plantean como forma de inversión, y la producción y la vigencia de este esquema se orientaron hacia los derechos del propietario legítimo y sus formas legales a lo largo del proceso de construir la ciudad.

El esquema de vivienda urbana especulativa se organiza de acuerdo con la tipología edilicia denominada *tenement*, que consiste en residencias para inquilinos con las normas de habitabilidad mínimas que se pueden considerar para esta época del siglo XIX, donde no existen instalaciones de ninguna clase, ni paso del aire o la luz. El funcionamiento de este modelo es un producto que resume los contenidos esenciales de la ideología de la congestión, pues la edificación se disponía en lotes estrechos y profundos, de 8 a 9 metros de ancho por 22 a 24 metros de profundidad y de 6 a 8 pisos de altura; y a lo largo de la parte central del inmueble, había un estrecho patio de ventilación e iluminación de 0,60 centímetros a 1,50 metros de ancho por 9 a 10 metros de largo, a lo largo del cual se organizaban habitaciones de 2 x 3 o de 3 x 3 metros aproximadamente, sin iluminación, sin ventilación adecuada y sin servicio alguno (Fig. 309-311).

Los pedidos de habitaciones en Lower East Side, por parte de los inmigrantes que llegaban a la ciudad de forma constante y masiva, superaban con creces las ya colapsadas viviendas existentes, en tanto que la apropiación de la superficie urbana de esta zona de New York ya había llegado a su límite de ocupación predial. Este conflicto entre las estructuras físicas y demográficas de la ciudad es muy complejo socialmente, pero su traducción política es casi exclusivamente económica, ya que el

fenómeno se traduce solamente en la “maximización de la plus-ganancia localizada” o “la rentabilización máxima del suelo” 503.

Según la percepción que se tenía de estos tugurios, no se expresaban ningunas relaciones sociales contradictorias en los documentos existentes sobre el tema, ni tampoco que existía una incidencia colectiva o ambiental negativa por la especulación del suelo, ni por el conflicto de intereses entre la sociedad urbana y las precarias condiciones de vivienda y salubridad de los inmuebles de renta. Esto podía considerarse un estado de gracia a niveles compositivos, administrativos y urbanos en la buscada congestión arquitectónica, como venía sucediendo desde las primeras épocas del *Commissioners' Plan of 1811*, que conceptuó favorablemente la puesta en práctica de una tradicional parrilla urbana a la usanza norteamericana, en donde prevalecían los anchos de las calles que dividían manzanas rectangulares con intervalos idénticos, en una extensión de 5.879 hectáreas para el desarrollo urbano sin mayores prerrogativas, tal como enunciaba el plan a saber:

[...] cualesquiera que sean sus efectos en cuanto a la conveniencia y utilidad. Al considerar el tema, no pudieron desconocer que una ciudad es la que se compone principalmente de las viviendas del hombre, que las casas de lados rectos y las casas en ángulo recto son las más baratas de construir, y las más convenientes para vivir. El efecto de estas sencillas y normales reflexiones fue decisivo. 504

Así, el racionalismo económico del plan de expansión en estos sectores urbanos de manzanas, calles y solares subdivididos hasta sus mínimas capacidades, la densidad predial y la vetustez de las estructuras no se modificó durante la vigencia del *laissez-faire* 505, como tampoco se alteraron los instrumentos operativos aplicados. Este estancamiento de la

<sup>503</sup> (349) **Topalov, Christian.** Le profit, l'argent et la ville, éléments de théorie. (Ganancias y renta urbanas : elementos teóricos). [trad.] Fabio Enrique Velázquez Carrillo. Madrid : Siglo XXI, 1984. Pág. 16

<sup>501</sup> (416) **Bridges, William, y otros.** Map of the city of New-York and island of Manhattan : with explanatory remarks and references. New-York : Printed for the author by T. & J. Swords, 1811. págs. 24-25. Tomado de (195) **Reps, John William.**

The making of urban America : a history of city planning in the United States. Princeton, N.J. : Princeton University Press, 1965. Pág. 297

<sup>505</sup> La sociedad industrial y sus filósofos creían que, con la apertura de la era industrial, se acabarían las diferencias por la apertura de un nuevo sistema, en donde una nueva filosofía social erradicaría el dogmatismo y el absolutismo, situación que se presentaba desde que lo anunció el naturalismo empiricista, el positivismo y el marxismo, pero



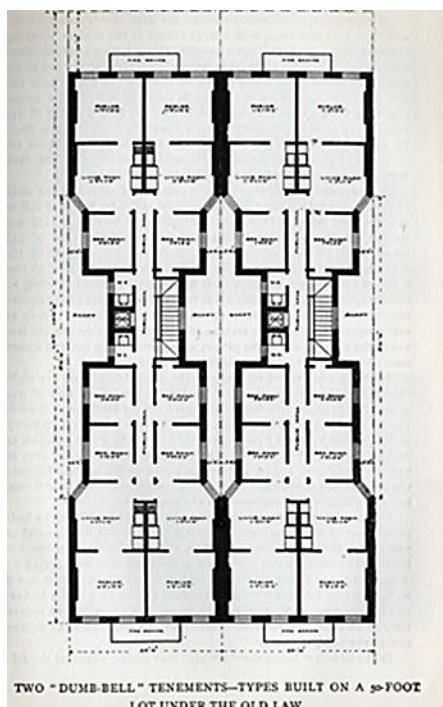


Fig. 309. Tipología *Dumb-Bell* en las casas de vecindad de *Lower East Side* en New York, mediados del siglo XIX.

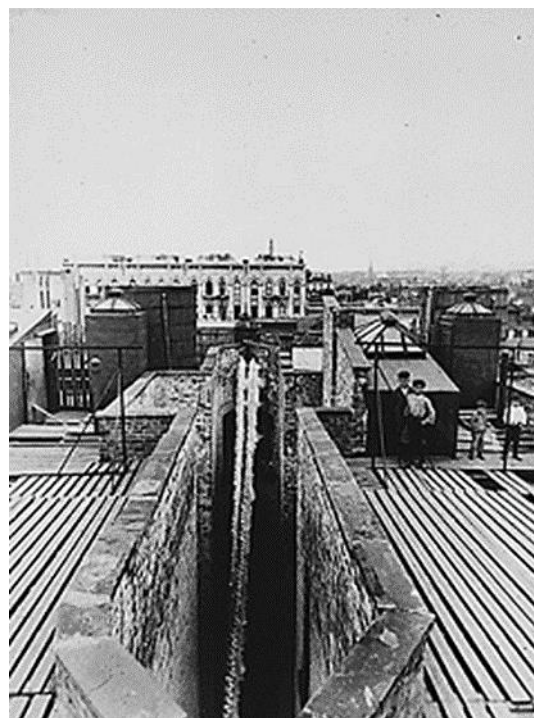


Fig. 310. Fotografía del aislamiento lateral de la tipología *Dumb-Bell*, hacia principios del siglo XX

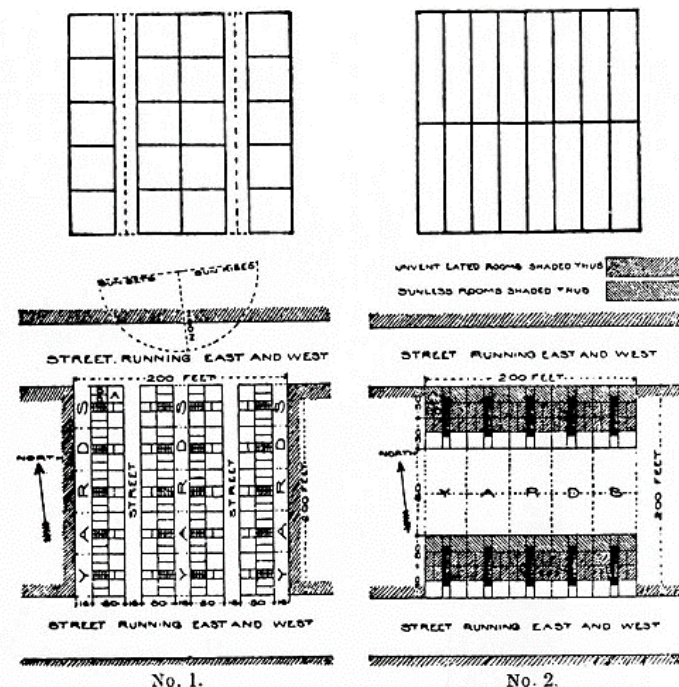


Fig. 311. Formas de organización predial de los *Tenements* en la ciudad de New York al interior de las manzanas, ya sea en torno a unos callejones privados o de manera compacta, 1879.

zona de *Lower East Side* se debe a las condiciones anteriormente anotadas, a la retención de los alquileres por la parquedad física de los terrenos y al consumo del suelo *per capita* por parte de sus propietarios, quienes no querían modificar el sistema tipológico realizado, el método de ocupación predial que alcanzaba el ciento por ciento, ni la transformación de las rentas que habían llegado a su máxima capacidad, tal como lo muestra la descripción de una famosa casa de vecindad conocida como la "Colonia de grajos", que muestra las terribles condiciones

de la construcción de la fachada trasera con las ventanas completamente bloqueadas por otro edificio en *Lower East Side*.

El hábito de la construcción a través de la parte posterior condujo a resultados absurdos, como el famoso "Rookery" en la calle Mott entre Bleecker Street y East Houston Street. Tres filas paralelas de edificios fueron construidos en cinco pequeñas parcelas con una fachada a la calle de 90 pies. Había solamente un pie entre las hileras interior e intermedia con las ventanas de un orificio en

solo sirvió para denunciar los abusos de los nuevos mecanismos del industrialismo, tal como lo refiere el texto *Proceso urbano*. "La fábula de Mandeville de las abejas, alegoría que argüía que la sociedad como un todo se beneficia incluso cuando los individuos sufren del 'laissez-faire', de la actividad económica de los ciudadanos, llegó a ver una historia falsa, ni siquiera utilizable para las actividades de la colmena. La regla de la Ley llegó a ser una disgregada codificación de responsabilidad social. La nueva

ideología se basó más en la inatacable primacía del orden natural, del que el orden social era concebido como una parte, que en la capacidad del hombre para dar forma a su orden social". (285) **Reissman, Leonard**. *The Urban Process: Cities in industrial societies* (El proceso urbano : las ciudades en las sociedades industriales). [trad.] Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB. Barcelona : Gustavo Gili, 1970. Pág. 49



el ladrillo de la otra pared. El espacio entre las filas exteriores y en el medio de casas, donde estaban ubicados los baños, era de seis pies. En 1865, 352 personas vivían en la “Colonia de grajos”, con la densidad muy alta de 23 pies cuadrados por persona. 506

En esta zona, los inmuebles llamados genéricamente *conventillos* ya habían amortizado sus costos del suelo y de la construcción al poco tiempo de haber sido terminados, el mantenimiento era el mínimo y la renta era absoluta. Todo lo anterior sin que, por parte de los propietarios, se efectuara algún tipo de cambio morfológico o modificaciones sustanciales en dichos conjuntos habitacionales, ya fueran los sistemas sanitarios, de ventilación, calefacción, etc. Tal como es señalado en el texto *Slums and Housing*, de J. Ford:

“Nueva York a menudo se describe como una ciudad de forma continua en la fabricación de edificios, donde los inmuebles comparativamente jóvenes están siendo implacablemente destruidos para dar paso a otros de mayor altura y con el equipo más moderno. Esto puede ser cierto para los edificios de oficinas, fábricas y otras estructuras comerciales, pero la mayoría de sus viviendas todavía muestran una longevidad asombrosa. Cuando se recuerda que, de las 82.652 residencias pertenecientes a la antigua ley de vivienda, 67.000 edificios aún se mantienen en pie en 1900, es fácil ver que el proceso de eliminación tiene sus dificultades. 507

Si bien estos edificios de alquiler por habitaciones estaban muy devaluados socialmente y su poder de convocatoria se encontraba profundamente resentido, el valor económico del terreno permanecía o se incrementaba progresivamente por las actividades de la población migrante, cuyo volumen era, hacia 1900, de casi 2.000.000 de personas en esta zona. La apertura de nuevos sistemas de movilidad, ya sea el metro

(1904), obras de infraestructura o el automóvil años más tarde, contribuirían a una nueva valorización de la zona, donde el valor del terreno no estaba sujeto a leyes o reglamentaciones, ya que se estipulaba a partir de los fenómenos del mercado, para ser aplicados intensificando su valor debido a los beneficios que se podían obtener a partir del aumento de la densidad poblacional, su localización y los potenciales modelos de urbanización que pudieran darse en el futuro.

Como ejemplo de esta revaluación constante del solar urbano en la ciudad de New York y del mantenimiento de los modelos históricos de apropiación y especulación del tejido residencial, encontramos unos años más tarde, entre 1933 y 1934, el *Knickerbocker Village* (Fig. 312-314) 508, situado en *Lower East Side*. El cual resultaba ser novedoso por las subvenciones otorgadas por el Estado para su construcción, por la adopción de apartamentos o unidades totales para una familia, con el objetivo de que no pudiera darse el subarrendamiento, y por la realización de amplios patios interiores, en una ciudad donde no los había.

*Knickerbocker Village*, como conjunto urbano, consta de dos manzanas en tipología de patio central abierto, bordeadas por un bloque perimetral de 13 pisos de altura con un total de 1.573 apartamentos en un área de 66.976 metros cuadrados, de los que se encuentran construidos 30.631, lo cual deja la mitad del lote para zonas verdes.

Los inmuebles pertenecientes a este tipo de intervención social o de renovación urbana no estaban destinados para la venta; dentro de la tradición de la especulación norteamericana, los proyectos se arriendan a las “clases trabajadoras” para que el conjunto residencial pueda sustentarse

<sup>506</sup> (298) **Plunz, Richard y Chatin, Catherine.** Habiter New-York : la forme institutionnalisée de l'habitat new yorkais : 1850-1950. Bruxelles : Mardaga, 1980, 1983. Pág. 21

<sup>507</sup> (283) **James Ford, with the collaboration of Katherine Morrow and George N. Thompson.** Slums and housing, with special reference to New York City; history, conditions, policy,. Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1936. Vol. 2. Pág. 511

<sup>508</sup> Knickerbocker Village, como se ha observado, es una zona conocida por sus deficiencias urbanas y demográficas, un área tradicionalmente deprimida de la ciudad de New York. Este conjunto fue construido por un promotor inmobiliario y constructor llamado Frederick Fillmore French, quien recibió auxilios estatales para la rehabilitación de zonas marginales o deterioradas.

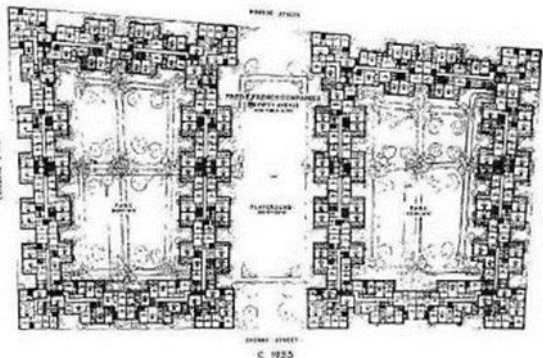


Fig. 312. Planta de Knickerbocker Village, New York, 1934.



Fig. 313. Knickerbocker Village en construcción, New York, 1934.



Fig. 314. Postal de Knickerbocker Village, situado en Lower East Side de Manhattan

con los recursos de los alquileros. Se estableció que los 1.573 apartamentos cobijarían 5.497 habitaciones, a partir de un cálculo que se hacía por alcobas, entre las que se excluían el comedor y la prestación de servicios, para un promedio de 1 persona por alcoba, aunque en la realidad residían más habitantes que los estipulados.

El predio abarca 20.414 m<sup>2</sup>, por lo que se presenta una densidad de 1.900 personas por hectárea, doblando las expectativas de Le Corbusier y quintuplicando las de Gropius, en cuanto al ideal del espacio habitable planteado para la ciudad Europea. En Norteamérica, la densidad no presenta márgenes ideales o topes establecidos de acuerdo con los antecedentes del uso intensivo del suelo. Allí, el potencial número de habitantes que este pueda llegar a contener depende de su ocupación total y de la máxima altura que se pueda disponer. Lo cual es planteado como una expectativa de inversión futura y no como el resultado de unas necesidades demográficas.

Las casas de vecindad o inquilinatos eran la forma más recurrente de operar el espacio urbano en los Estados Unidos, estas presentaban pro-

fundas deficiencias sociales y arquitectónicas, a las que se hace referencia en el texto *Cities in American History*, que evalúa de manera exhaustiva estos sistemas habitacionales.

“Las concentraciones de inmigrantes en áreas centrales densas, se establecieron en un momento en donde las consecuencias distributivas de la accesibilidad se determinan no sólo por la extensión y densidad de la red de tranvía, sino también por las largas horas de trabajo, los bajos salarios y la tenencia impredecible de empleo no calificado. La mayoría de los inmigrantes recién llegados buscan un alojamiento económico en parte debido a su pobreza y en parte debido a su deseo de acumular ahorros para financiar los pasajes de los familiares. Los barrios de vecindad centrales siempre, con mucho, era la mayor oferta de viviendas baratas, debido a que la mayoría de estas residencias estaban atestadas, mal diseñados y mal dotadas de instalaciones sanitarias, incluso, los bajos alquileres eran desorbitados. El alojamiento de vecindad, sin embargo, se podría obtener a tasas fraccionarias, mientras que los alojamientos independientes y la vivienda que poseían los requisitos mínimos para la comodidad y la salud de sus ocupantes era alquilado a tasas mucho más allá de los medios de los nuevos inmigrantes.”<sup>509</sup>

<sup>509</sup> (207) Jackson, Kenneth T y Schultz, Stanley K. Cities in American history. 1. New York : Knopf, 1972. Pág.167

La ausencia legislativa estadounidense en materia de espacios mínimos y bienestar social no causó serias desestabilizaciones sociales, pues la población, básicamente inmigrante, no estaba definida como un grupo estable que residía en la ciudad, por lo tanto, no se priorizaba la vivienda urbana como un proyecto de vida y las políticas estatales y las prácticas sociales suprimieron el factor social de identidad y pertenencia, pues, en la mayoría de los casos, se consideraba negativa la presencia de los grupos sociales por etnia, nacionalidad o religión en la colectividad urbana norteamericana, en la que la actitud de una política hacia el individualismo, el progreso y el consumo de la población, como una dinámica económicamente impuesta, no debía minimizarse, como tampoco su impacto en una sociedad en crecimiento y en sus necesidades.

En esta nueva modelación social y arquitectónica de un sector deteriorado de la ciudad como lo era *Knickerbocker Village*, prevalecieron los intereses especulativos bajo otras formas, ya fuera en densidad o en la ocupación del suelo, en tanto que la cantidad de residentes de los inmuebles y las manzanas eran muy superiores cuantitativamente a los de las áreas demolidas que dieron paso al nuevo conjunto, a la criticada realización de un tipo formal y constructivo excesivamente racional que afectó la imagen de la ciudad, a manera de aquellos *tenement* que habían predominado durante tanto tiempo y habían sido demolidos para dar paso a estas nuevas urbanizaciones.

Las dinámicas culturales de estos procedimientos de renovación urbana estaban dirigidos a determinados grupos sociales que eran seleccionados y evaluados para residir en el conjunto. En estos, el administrador, que poseía los derechos sobre el conjunto residencial, establecía las reglas de convivencia y disponía el canon de arrendamiento, a pesar de que el inmueble había sido construido con beneficios estatales. Así mismo, se destaca la huelga de inquilinos por el mal funcionamiento de los servicios del conjunto apenas fue inaugurado.

Este espacio fue propiedad privada hasta la década de 1970, de acuerdo con el usufructo legal establecido por las partes. Estas propuestas urbanas, que combinaban el capital privado y el público en las áreas urbanas deterioradas, supuso un negocio para las compañías de seguros o los grandes *trust*, bajo la figura de mejoras públicas o la eliminación de viviendas obsoletas y barriadas.

La rehabilitación de las áreas urbanas, por medio de la construcción de la vivienda, fue parte de la reformada *Old Law Tenements* de 1879, que dio origen a *Dwelling Law* de 1901, y de otras leyes estatales de emergencia social. La promulgación de estas leyes se debe a los problemas ocasionados por el hacinamiento de los habitantes, fomentados por el mal manejo de la densidad poblacional producida por el mal diseño y construcción de las áreas residenciales. La política no implicaba la especulación y la defectuosa calidad de las viviendas como el principal problema urbano de las ciudades norteamericanas, sino que veía el problema en que la residencia popular era la fuente directa de las infecciones, las epidemias y el conflicto social. Esta es una de las razones por las que la renovación de los terrenos urbanos era supuestamente más exequible, ya que el valor del suelo permanecía intacto. El deterioro de estos terrenos se debía a que la respuesta social era diferente, pues el uso que se le proporcionaba a las edificaciones, las costumbres de los inmigrantes, las condiciones socioeconómicas de la población residente, entre otras circunstancias, afectaban la valoración del entorno social que generaban, determinando así las condiciones de insalubridad y deterioro físico de las edificaciones, debidas a sus condiciones espaciales o funcionales, en tanto que, a pesar de todo, su tipología se consideraba legal, ya que estaba regulada desde 1879 con la *Old Law Tenements*.

Así, en las ciudades norteamericanas, cualquier densidad es baja con respecto a los predios sobre los que se asienta el proyecto. En el caso de la realización del proyecto *Knickerbocker Village* fueron demolidas más de dos manzanas de *tenements* que ostentaban un récord en insalubridad y enfermedad, de acuerdo con las estadísticas de la zona, en la que había

una población de “3.688 habitantes y 241 casos de tuberculosis”<sup>510</sup>. El saneamiento y la mejora de las estructuras físicas de estas áreas urbanas se realizaron porque se había descompensado su valor comercial, pues las edificaciones ya no son rentables por sí mismas y no podían competir con los suburbios ni con los sistemas de transporte moderno. Así mismo, la ciudad había alcanzado un estatus sociocultural a nivel mundial según el cual estas áreas degradadas financieramente eran incompatibles con el protagonismo de otras áreas anexas a la ciudad y su notable movilización administrativa, legislativa y publicitaria.

La regularización de las viviendas obsoletas no prevalece sobre las condiciones de la densidad, en tanto que la demolición de estas áreas de habitación representa una conversión a un tipo distinto de vivienda, pero aumentando la densidad. Por lo tanto, se construyeron más unidades bajo nuevos esquemas utilitarios y colectivos, como también se dio una mejor apropiación del suelo y se creó una tipología más rentable en términos de inversión pública y privada que obedecía a las nuevas formas de organización del espacio residencial y urbano. Estas intervenciones se plantearon como un procedimiento menor de la congestión, ya que su amortización se daba a largo plazo. Como no era rentable elaborar un plan de desarrollo completo en edificaciones libres en uso y altura, se optó por soluciones parciales a problemas urbanos puntuales, debido a la reticencia de la inversión pública hacia estos grandes complejos residenciales que se habían visto deteriorados en muy poco tiempo, lo cual condicionó su crecimiento. Si bien su impacto urbano era fuerte, su incidencia social, en envergadura y trascendencia, era reducida debido a la amplitud del deterioro de estos sectores.

“Las Operaciones privadas han desempeñado un papel considerable en la reducción de los edificios antiguos. Los Proyectos representativos presentan limitados dividendos o hacen parte de actividades semi-filantrópicas, como son los de la Metropolitan

Life Insurance Company, [...] los apartamentos Dunbar [...] financiados por John D. Rockefeller, Jr., las casas Lavanburg [...], y los edificios de City and Suburban Homes Company [...]. El primero, integrado por cincuenta y cuatro edificios para dar cabida a 9.000 personas, fue puesto sobre la tierra disponible y representó viviendas de bajo costo por la eliminación de arrabales. La segunda, que abarca toda la manzana delimitada por las avenidas Séptima y Octava y 149a West y West Streets 150a, también involucra la demolición de edificios precarios. Las residencias Lavanburg reemplazaron a una fila de viejas casas tipo “dumb-bell”. Las actividades de City and Suburban Homes Company cubren una amplia gama de actividades en el tiempo y el espacio. Han estado en existencia desde hace treinta y nueve años y hoy maneja un total de 3.540 viviendas, la totalidad práctica de su actividad son las viviendas de bajos alquileres. Sin embargo, en este caso la cantidad de arrabales eliminados que precede a la realización de los edificios ha sido insignificante.<sup>511</sup>

En este caso, la densidad residencial es objeto de atención, si es posible igualarla a las condiciones de los espacios de trabajo u oficinas, debido a las favorables características de ocupación del solar y lo que significan las rentas reales del inmueble. Además, estos procedimientos, como parte de la congestión, no se consideran como un planteamiento urbano deficientemente, a pesar de la ocupación intensiva de las manzanas, de los usos propuestos que desplazarían cualquier actividad residencial, y de las desproporciones existentes entre el tejido urbano, amplio y denso, y el espacio público reducido, o el divorcio entre el elevado costo de los alquileres y las irregulares condiciones de la vivienda.

Estos atributos negativos de los *tenements*, en cuanto a localización, infraestructura e imagen social, no son óbice para la incorporación de nuevos recursos a la modificación total o al mejoramiento integral de cualquier área o edificación, debido a que los costos de las zonas urbanas de la ciudad de New York, a pesar de su deterioro manifiesto después de

<sup>510</sup> (283) James Ford, with the collaboration of Katherine Morrow and George N. Thompson. Slums and housing, with special reference to New York City; history,

conditions, policy,. Cambridge, Mass. : Harvard University Press, 1936. Vol. 2. Pág. 519

<sup>511</sup> (283) Ibíd. Pág. 520

pasar el umbral del siglo XX, han adquirido igual o más valor por el repunte como metrópoli al haber adquirido una cultura propia a nivel internacional. En parte, esto se debe a los nuevos modos de reproducción del sistema de bienes de producción, a la oferta de servicios, a una clara intención de reforma urbana, a la aparición de la zonificación y de una legislación global y estatal con la apertura social de Estado, entre otras muchas, a pesar de su decadencia física y el colapso de la economía financiera.

En este caso, el fondo del asunto es el precio del suelo, el cual depende de la oferta y la demanda, así como de factores subjetivos y circunstanciales propios de los escenarios que establecen los mercados, siendo el objetivo, dinamizar el modelo y modificar la forma en la que se persigue su revalorización constante, con nuevas formas de construcción y nuevos objetivos, donde debe converger un cambio de actitud en los sectores de inversión privada. Así, asentarse en terrenos urbanos con una imagen negativa, estén deteriorados o no y colapsados en términos sociales, posibilita la construcción a menores precios, de forma más compacta y con procedimientos técnicos más expeditos, pues lo importante es sacar rentabilidades urgentes, debido a que el capital en el ramo de la construcción se amortiza en más tiempo y con mayores riesgos (deterioro físico acelerado, incendios, amenaza de ruina, colapso de las estructuras, etc.). Estos factores inciden en la congestión del suelo y sus estructuras porque no existe un equilibrio razonado entre la densidad, los factores de la demanda y la oferta del suelo, las condiciones de manufactura, las rentas finales etc.; así mismo, ejercen influencia también en muchos de los componentes que se consideran contingentes o variables, como los recursos culturales, del lugar, la historia, etc., que incorporan una legitimidad a modo de los valores de uso que se encuentran agregados a una actividad económica o social adecuada, a una imagen con contenidos superlativos o unos antecedentes formativos manifiestos.

Hablar de la “realidad urbana” estadounidense es considerar cómo esta ha evolucionado, de qué manera ha incidido en la transformación socioeconómica de las áreas urbanas y sus procesos arquitectónicos, y en

cómo se ha afectado la existencia a causa de estos procedimientos tan dificultosos en cuanto la realización de la vivienda.

En cierto sentido, la vida en las urbes se ha falsificado de tal manera y después de innumerables procesos que han alterado el comportamiento humano y colectivo hasta convertirlo en excepcional. En este contexto social, hay situaciones de carácter agobiante, como la concentración de actividades, la excesiva densidad humana y el ensimismamiento del individuo dentro de la comunidad. De igual manera, este tipo de urbe fue pensado y edificado de acuerdo con singulares procesos técnicos, especulativos y políticos en los que la simulación o el artificio se convierten en las actitudes generales que ocultan la inmovilidad del sistema y no permiten la verificación y el examen permanente del modelo y de sus reglas operativas.

El resultado es un contexto espacial congestionado en el que se privilegian los sistemas de relaciones financieras y los instrumentos que facilitan su implementación, y cuyo fin es la construcción de esa realidad, una dinámica que impulsa nuevos movimientos económicos y sociales que son el resultado de dichas actividades. Este planteamiento cíclico es habitual porque genera más recursos y le otorga más movilidad a los procedimientos de acción urbana. Así, la congestión, la aglomeración, la zonificación, el pragmatismo, la expectativa, etc. son los mecanismos que permiten la realización y el manejo de este tipo de contexto urbano. El ser sociable que habita estos entornos tampoco es la excepción, debido a que sus prácticas y costumbres se ven influenciadas por estas experiencias, siendo ellos la expresión corporal del sistema urbano en el que la expresión resultante y material de estas suertes sería el edificio en altura que alberga la hiperdensidad poblacional, el cual se caracteriza por ser una estructura singular, en algunos casos desapacible o insociable, ya sea por su tamaño ampliado, dramatizado e inconveniente, o por sus espacios, su expresión estética o el recurso de sus formas.

De igual manera, esta impostura sociocultural del edificio en altura o de los grandes bloques residenciales en las ciudades establece que la vida



urbana es el resultado de mecanismos impersonales de gestión y procedimientos de acción científica muy discutibles que la llevan socioeconómicamente hacia una serie de ideas y concepciones preestablecidas sobre cómo debe ser la organización del espacio residencial. Esta sistematización se traduce en la representación o el carácter de los inmuebles, en la extensión ilimitada de la ciudad, en la dependencia por las necesidades creadas, etc. Estas escalas de actuación arquitectónica y urbanística legitiman la congestión, ya sea en la manera como se realizan los patrones formales y funcionales de las edificaciones, en la construcción de infraestructuras o en la administración de las diversas valoraciones que ha adquirido el territorio urbano, en tanto que los modelos creados para la población residente o flotante se ajustan al saturar y complejizar una serie de usos y actividades que solventan un pensamiento estético y compositivo que resulta siendo el adecuado al fenómeno de la aglomeración, a la acumulación de experiencias, de creaciones o reproducciones en el seno de la ciudad.

### 3.11 La aglomeración, un segundo prototipo de la congestión

“La génesis de la aglomeración había sido, lógicamente, una expresión de un nivel inferior en la jerarquía de las poblaciones humanas. Pero las cosas cambiaron al recibir la humilde aglomeración una categoría arquitectónica.”<sup>512</sup>

Se entiende por aglomeración un pequeño grupo de personas que se asientan en un determinado lugar, un poblado, una ciudad, un burgo, etc., y cuya característica principal son los procesos de interacción que dan sentido al lugar, con lo que se configura no solo un organismo, sino una práctica de urbanización.

La aglomeración, durante la época industrial, se veía como un problema de multitudes, de un conjunto de personas que saturaban por necesidad espacios inadecuados, preferiblemente zonas malogradas o lugares abandonados socialmente, de tal forma que la población migrante o trabajadora efectuaba una serie de actividades disímiles, sin que estas estuvieran relacionados con los hechos arquitectónicos o urbanísticos donde se desarrollaban, su reciprocidad o efecto directo sobre las estructuras urbanas vendría después. Estos contextos colapsaron ante la problemática que enfrentaba la población en cuanto a la vivienda y los servicios básicos, producto de una alta densidad poblacional en una baja densidad constructiva y en inestables condiciones de servicios.

Estas circunstancias, propias de las ciudades históricas, corresponden a las deficiencias políticas del Estado frente al avance de la expansión económica y urbana, pues este no ofreció un soporte adecuado a las actividades de la producción, al asentamiento espacial y a la concentración de una nueva clase trabajadora, a la cual se le ofreció reducirse al mínimo en arquitecturas deficientes.

Las condiciones de trabajo en las ciudades industriales están saturadas de tal barbarie que la situación de la vida en la antigüedad resulta apetecible para el moderno obrero fabril. La súbita concentración urbana configuró aglomeraciones nunca antes vistas. Las fábricas prolongaban sus extremidades hasta las viviendas mismas de los obreros. La imbricación de la fábrica y el barrio obrero impedía distinguir dónde terminaba la primera y dónde empezaban los tugurios del asalariado. <sup>513</sup>

La solución a la problemática de la ciudad agobiada sería la adopción de la misma aglomeración bajo un nuevo tipo de intervención, ya que la continuidad de fábricas y viviendas insalubres en sectores desordenados y colapsados dentro del territorio urbano, y ante la falta de infraestructuras eficientes, harían necesarias unas nuevas categorías en las que las

<sup>512</sup> (427) **Moholy-Nagy, Sibyl.** Matrix of man, illustrated history of urban environment. (Urbanismo y sociedad, historia ilustrada de la evolución de la ciudad). [trad.] Ursula Lindstrom. Barcelona : Blume, 1968, 1970. Pág. 261

<sup>513</sup> (228) **Fuentes, Jorge.** Marx-Engels, crítica al despotismo urbano: 1839-1846. México, D.F. : Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1991. Pág. 168

áreas urbanas estuvieran regularizadas y estructuradas homogéneamente. Según esta solución, la ciudad es separada en funciones, tanto administrativa como socialmente, política que estaría enmarcada en la producción centralizada y en el establecimiento de un nuevo orden en las zonas urbanas, de manera racional y funcional, sin permitir procesos azarosos que desarticulen las actividades de la ciudad. Estas jurisdicciones se encargarían, pues, de normalizar la intensidad de las actividades comerciales e industriales, así como el tamaño de la población, las cuales serían situaciones afines a las políticas de la congestión que articularía las zonas urbanas con los modos de producción para que dependieran de otros subsistemas, como los servicios y las infraestructuras que ayudarían a sobrellevar los conflictos y la insalubridad de la ciudad postindustrial, convirtiéndose en un componente esencial de las aglomeraciones urbanas.

La aglomeración, en su origen industrial, es una unidad congestionada que restringe las libertades individuales y colectivas de la población, una especie de prisión, por la dureza de las condiciones de vida y por la falta de medios económicos, en la que se depende de las prácticas del capital y de la economía urbana para sobrevivir. Esta presenta una relación directa con los conflictos colectivos que se recrudecieron a lo largo del siglo XIX, y le confiere a la sociedad emergente unos contenidos políticos, convirtiendo la ciudad en un lugar de luchas sociales y reivindicaciones.

Con ello, la aglomeración sería la saturación de personas y actividades en estos espacios resucitados y reorganizados, cuya principal disposición es su capacidad de adaptación para rentabilizar económica y financieramente el lugar, debido a su flexibilidad urbana y social.

El impacto de la aglomeración es muy significativo, a tal punto que, como la congestión, resulta siendo un recurso material y humano ideado para extenderse en cualquier dirección, y cuya ideología es la intensificación del uso del suelo, en la cual la estructura social posee pocas o

nulas garantías. Contradictoriamente, la colectividad, a partir de la densidad y sus dimensiones económicas, es la que permite que estos procesos de producción se realicen. Las aglomeraciones se describen como un paisaje humano que reside a la fuerza en las necesidades de la ciudad, en donde el proceso evolutivo de la sociedad se detiene por el impulso del progreso y el arribo de nuevas condiciones de convivencia.

L. Mumford, en su libro *La cultura de las ciudades*, describe estas condiciones de la siguiente manera:

El nuevo “emergente” urbano, la aglomeración del carbón, que Patrick Geddes llamó la “conurbación” no estaba ni aislado en el país ni adherido a un núcleo histórico. Se propagó como una masa de densidad relativamente uniforme sobre grandes superficies que a veces llegaban a cientos de millas cuadradas. No había verdaderos centros en esa aglomeración urbana ni instituciones capaces de unir a sus miembros para que convivieran en un ambiente social activo. Únicamente subsistían las sectas, los fragmentos, los escombros sociales de las antiguas instituciones, dejados lo mismo que la resaca abandonada por una gran creciente: una tierra de nadie de la vida social. Esas nuevas ciudades no sólo fueron incapaces de producir arte, ciencia o cultura, sino que así mismo fracasaron, al principio, para importar la de los antiguos centros. Cuando se creaba en la localidad un sobrante de riqueza rápidamente era retirado hacia otra parte.<sup>514</sup>

El término “aglomeración” se convierte en el indicador de las nuevas condiciones de vida que modifican las actividades de la ciudad a medida que esta crece, convirtiéndose, además, en un sistema de convivencia forzada entre los diversos grupos colectivos que la conforman. Al cambiar los procedimientos que gobiernan la ciudad, el resultado es un modelo urbano que progresivamente se reforma, pero que conserva en el fondo unas premisas de dominación política y económica que no evitan que la sociedad se desarrolle y se organice en su conjunto, pero condicionada a estas fuerzas productivas.

---

<sup>514</sup> (417) **Mumford, Lewis.** The culture of the cities. [trad.] Carlos María Reyles. 3. Buenos Aires : Emecé, 1945, 1959. Pág. 245

La evolución histórica de la sociedad es el principal antecedente de la aglomeración y su precedente son las revoluciones urbanas, desde la Comuna de París a los problemas de conurbación contemporánea en las metrópolis. Como tal, este es un fenómeno de transformación inherente a lo urbano, ligado al ascenso social y a la capacidad adquisitiva de la masa citadina, a la que básicamente pertenecen el asalariado y el obrero, que son los grupos sociales que alcanzan mayor densidad poblacional y más participación en la economía.

La aglomeración aparece con nuevas formas arquitectónicas que representan, en magnitud y capacidad, los procesos de concentración de actividades o sus acciones directas, como son las estaciones de trenes, los mataderos y los rascacielos, entre otros. Estas nuevas organizaciones constructivo-espaciales condicionan y forman parte de la creación de nuevas formas de organización social y, consecuentemente, de unos mayores tamaños urbanos, que a la vez comprometen a otros sistemas que buscan la eficiencia económica o industrial, el consumo masivo y, por defecto, el equilibrio de la ciudad aglomerada por medio de ecosistemas que cuenten con la capacidad de enlazarse dinámicamente, y en los que también nacen nuevas configuraciones o entornos civiles, como las ciudades industriales, las ciudades jardín o las ciudades satélite, donde están presentes la conurbación y todas aquellas estructuras que se modifican o se alteran por la extensión, la expansión y la dispersión del movimiento y la movilidad de su población.

Si una ciudad y sus satélites, espontáneos o planificados, constituyen una conurbación, una ciudad y su zona suburbana constituyen una aglomeración. Al igual que la de zona suburbana, la noción de aglomeración se deriva del reajuste entre expansión urbana en los siglos XIX y XX y la fijación de los límites administrativos. Al parecer, ahora, en más de un país, se duda si es o no conveniente ampliar la competencia administrativa de las grandes ciudades en proporción directa al desarrollo urbano.<sup>515</sup>

La aglomeración se apropia de los estándares en la arquitectura y de los esquemas que preceden la elaboración de los sectores urbanos, ya que prevalece la productividad y la especialización, llegando a solo tener en cuenta la aplicación técnica de las funciones en la ciudad al momento de proyectar edificaciones o sectores urbanos. En las construcciones en las que el volumen y la forma son provistos por una arquitectura recreada en modelos que están en sintonía con los procesos de la aglomeración. Sucede algo similar en estas, las grandes infraestructuras de uso múltiple necesarias en las grandes concentraciones, como los centros de convenciones, los centros financieros o los complejos residenciales, pues utilizan los métodos y las técnicas evolucionados en la ciudad de la técnica para la construcción de un espacio moldeado según sus necesidades.

Desde el surgimiento de la ciudad industrial, la aglomeración ha presentado drásticas transformaciones en sus características físicas y significativas variaciones conceptuales. El término ha perdido su referencia histórica de manera deliberada, porque los espacios creados son el producto de la alteración de los sistemas económicos, lo cual lleva a un desorden urbano en el devenir social (improvisación en la vivienda, trabajo informal, carencia de servicios) que no puede ser controlado, y esto conlleva a una desarticulación con los nuevos sistemas políticos y sus medios productivos. Por consiguiente, tanto los nuevos planteamientos como las nuevas referencias a la aglomeración están orientados a la búsqueda de un patrón que aglutine, en modelos reconocibles en su eficiencia y racionalidad constructiva, las funciones dispersas de este sistema deficiente en lo urbano, pues la ciudad moderna trata de desvincularse de cualquier nexo sociocultural, que pueda alterar o modificar los parámetros de homogeneidad y especialización que ha tomado el proceso urbano de la contemporaneidad, con las aglomeraciones.

De esta forma, encontramos a la aglomeración como parte del sistema de ciudades, ya sea como un sector urbano definido por sus funciones o

<sup>515</sup> (418) **George, Pierre.** Précis de géographie urbaine. [trad.] Jorge Garzolini. 6. Barcelona : Editorial Ariel, 1964, 1982. Pág. 103

por ser una ciudad satélite de un conglomerado mayor. Al convertirse en un sistema diferenciado de actuación urbana, las descripciones o las definiciones que se realizan sobre la misma minimizan los problemas asociados a las aglomeraciones en sus defectos urbanos, ya que no es un sistema con aspectos claros de emplazamiento social ni un escenario de prácticas formativas.

“La idea de la ciudad toma forma en un plan preparado antes de que el lugar empiece a cambiar con la llegada de los primeros residentes. Una vez iniciadas, las nuevas ciudades se construyen con rapidez para alcanzar una masa crítica dentro de un intervalo de tiempo que es crucial. Este proceso contrasta fuertemente con la génesis y evolución de las ciudades de tipo “orgánico” o aglomerados que emergen de unos núcleos pre-urbanos y se desarrollan mediante un proceso lento y a veces discontinuo de acciones inconexas.<sup>516</sup>

El termino aglomeración, en la ciudad moderna, se entiende como un proyecto nuevo, arquitectónicamente consciente de su proyección aglomerada; y realizado para concentrar actividades, gracias al tamaño disperso de las urbes, o para desplazar habitantes y actividades comerciales a determinados lugares por razones económicas y demográficas. Como ejemplo de ello, se puede citar el área metropolitana de Londres, de New York o de los Ángeles.

“La aglomeración de Nueva York, en 1973, tiene un número de habitantes casi 200 veces mayor que en 1801. Pero la cifra de 10

<sup>516</sup> (419) **Galantay, Ervin Y.** *New Towns: Antiquity to the Present*. [trad.] Justo G. Beramendi. Barcelona : Gustavo Gili, 1975, 1977. Pág. 15

<sup>517</sup> (418) **George, Pierre.** *Précis de géographie urbaine*. [trad.] Jorge Garzolini. 6. Barcelona : Editorial Ariel, 1964, 1982. Pág. 27

<sup>518</sup> El primer recuerdo de la ciudad aglomerada es aquel cuando aparecen la extensión, la expansión y la dispersión de nuevos desarrollos en su tejido urbano. De igual manera, prevalecen sus antecedentes históricos o su herencia histórica que presenta una continuidad en su periferia. Esto crea niveles de centralidad y de continuidades dispares, en algunos casos compatibles y en otros no por el fenómeno de la expansión sin límites que va adquiriendo la ciudad y su necesaria armonía. Para hacer frente al problema de la densidad, de la forma y las funciones, e integrarla en un solo conjunto, los

millones había sido ya alcanzada en 1914 y el crecimiento del último medio siglo es menor del 30%, en tanto que la urbanización alcanzaba más tarde al Oeste; Los Ángeles, que sólo contaba 16.000 habitantes en 1850 y 300.000 en 1910, ha visto su población multiplicada por más de 20 en 50 años, y alcanza los 7 millones de habitantes en 1970. <sup>517</sup>

Este primer tipo de aglomeración que actúa en el tejido de la ciudad es una compilación de situaciones y de relaciones dispares, contrapuestas, pero aglutinadas en el medio urbano, y que, en apariencia, no presentan una clara relación entre sí. Su común denominador es el aumento, en dimensión y densidad, de las formas y las funciones. <sup>518</sup>

A modo de ejemplo, debido a su manifiesta complejidad, se encuentran los sistemas arquitectónicos o los grandes proyectos especializados, vinculados con medios de inversión, expansión y desarrollo, relacionados a la cultura, la política o la sociedad. Entre estos, el sistema de progresión y producción más significativo sería la vivienda masiva o los grandes conglomerados residenciales, otros serían las denominadas “áreas de actividad”, como la planificación y la especialización de un sector urbano mediante nuevos usos y servicios, y un tercer sistema sería la expansión territorial de la urbe, que se da mediante nuevas actuaciones, tanto a nivel del programa compositivo como del grado de pluralidad de las técnicas empleadas.

La aglomeración también se encuentra en la convergencia de múltiples espacios y operaciones, ya sea por las necesidades creadas al disponer

arquitectos modernos plantearon la nueva ciudad funcional con los defectos de las ciudades históricas, pero vistas aquí como virtudes gracias a los efectos de la técnica, tal como lo plantea L. Hilberseimer. “Frente a Le Corbusier, cuya ciudad, pese a su aparente concentración, es una ciudad horizontal y deriva de la idea de ciudad-satélite, Ludwig Hilberseimer intenta la construcción vertical de una gran ciudad. En lugar de seguir extendiéndola por el llano, busca una mayor concentración, una mayor aglomeración. Edificación en altura de cada uno de los elementos urbanos, separados funcionalmente entre sí”. (420), **Hilberseimer, Ludwig.** *Groszstadt architektur*. (La arquitectura de la gran ciudad). [trad.] Pedro Madrigal Devesa. 2. Barcelona : Gustavo Gili, 1927, 1979, 1999. Pág. 17

de equipamientos o infraestructuras, o por la disposición de parques industriales o comerciales que sustentan inversiones económicas o sociales que puedan rentabilizar el sector o el inmueble proyectado.

Un ejemplo de la aglomeración son las obras realizadas a partir de la nueva síntesis de la arquitectura en donde se satura el tejido urbano. Así mismo, prevalecen las nuevas tecnologías *ad-hoc* o la combinación de estas con antiguas tecnologías tradicionales, como en el caso del conjunto residencial Byker Wall de R. Erskine o el centro comercial West Edmonton Mall de Maurice Sunderland Architects Inc., donde se compromete lo urbano a la colectividad en la problemática de intervenir áreas urbanas críticas o deterioradas con actividades intensivas que fomenten o estimulen el uso del suelo mediante intervenciones densas en conjuntos ajustados físicamente que acumulan múltiples actividades de manera maximizada. La firma estadounidense John Portman & Associates ha elaborado tres áreas fundamentales de acción que son: los edificios en altura, la revitalización de barrios degradados y los grandes proyectos de usos mixtos en las zonas periféricas de las grandes ciudades que, según su propia orientación técnica y metodológica, son los lugares donde se destaca la utilización intensiva del suelo con los procedimientos de la congestión y de la aglomeración, como parte de la idea de una ciudad “comprimida” y estructurada en un modelo territorial indiferente al lugar donde se asienta.

“John Portman, el arquitecto de los usos mixtos especulativos por excelencia, contestaba en una entrevista reciente: “una vez que uno ha entendido cómo se financian los proyectos, para tener éxito, se necesita además comprender cómo funciona una empresa inmobiliaria. Un edificio es más que un objeto físico que se

puede contemplar en un determinado emplazamiento”. 20 obras suyas como el Peachtree Center de Atlanta, el Embarcadero Center de San Francisco o el Shanghai Center se han convertido en paradigmas monetariamente efectivos de los edificios de usos mixtos. Son conjuntos donde la firma de arquitectura ha cumplido también el papel de promotora inmobiliaria. Estos aglomerados focalizan los usos especulativos que producen beneficios rápidos en localizaciones singulares 519.

Una segunda opción en la definición o en la realización de sectores aglomerados la observamos en intervenciones urbanísticas en sectores antiguos, cuya capacidad de convocatoria social ha desaparecido o ha caducado, y posee una obsolescencia en el conjunto general de sus estructuras. Esta es abordada por una nueva población que dinamiza estas áreas densificándolas y otorgándoles unos nuevos usos que, con el tiempo, se saturan y concentran cada vez más contenidos, aunque el sector, a pesar de presentar un deterioro urbano y social evidente, no pierde el valor del terreno, pues el suelo tiene un mayor valor que las estructuras que soporta. Los cascos históricos de las grandes ciudades que decaen en nuevas formas de organización son ejemplo de esto; en ellos, su población residente se desplaza y entran nuevos habitantes que usufructúan las viejas estructuras. Tal es el caso de Manchester, Marsella o Milán, entre muchas otras.

Así, la segunda definición de aglomeración sería la desorganización urbana producida por el decaimiento y la desarticulación de las estructuras productivas y sociales tradicionales de un sector de la ciudad, en tanto que las prácticas y las ocupaciones de cualquier índole toman posesión de estas deterioradas agrupaciones urbanas, revitalizándolas o deteriorándolas definitivamente. 520

<sup>519</sup> (421) **group, a+t research, y otros.** This is Hibrid. An analysis of mixed-use buildings. Vitoria-Gasteiz : a+t architecture publishers, 2011. Pág. 40

<sup>520</sup> El tamaño que adquiere la densidad de población en las ciudades, unida a los medios de transporte, de información y de circulación personal, ha fundado una nueva representación urbana que, unida a las cada vez mayores capacidades productivas, comerciales e institucionales en la urbe, crea los fenómenos propios de la aglomeración, como es la fragmentación, la heterogeneidad y la polarización del medio físico, así

como una homogeneidad de la sociedad, donde el tejido urbano se expande y se diversifica en múltiples formas y funciones, tal como es expresado por el texto Nuevos principios del urbanismo. “El proceso de urbanización y de crecimiento de las ciudades que acompañó a las dos primeras fases de la modernización y les sirvió de punto de apoyo continúa bajo nuevas formas. El crecimiento interno de las aglomeraciones, por extensión a su periferia inmediata y por densificación, da paso a un crecimiento externo, es decir, por absorción de ciudades y pueblos cada vez más alejados hacia su



La revitalización de las áreas urbanas se realiza incrementando excesivamente el uso de las antiguas estructuras o mediante la creación de nuevos mecanismos que incentiven y promuevan la atracción comercial o ambiental. Esto conduce a una intervención urbana que permita reestructurar las aglomeraciones existentes e introducir una sistematización de los problemas del sector, así como sus virtudes en la organización del territorio y de la colectividad, produciéndose una urbanización fraccionada y desigual de antiguos solares en una compleja utilización del espacio mediante la puesta en práctica de los mecanismos que facilitan la producción capitalista, actividad que desborda la capacidad de las áreas urbanas en una mezcla de funciones en las que están presentes las nuevas formas de vida de sus habitantes.

La aglomeración, como la congestión, es un procedimiento instrumental de la ciudad moderna y contemporánea que se sirve de la arquitectura para crear operaciones de valorización del suelo, produciendo construcciones e instalaciones que se establecen mediante principios económicos, sociales, funcionales y compositivos, lo cual es una de las motivaciones de la revalorización futura del suelo urbano y de las nuevas actividades sociales. De esta manera, los métodos y las capacidades utilizadas en la elaboración de conglomerados e infraestructuras refrendan las rutinas y los procedimientos que son propios de la congestión, ya que albergan múltiples usos y actividades cuya existencia se basa en el soporte económico y cultural del suelo y en la magnitud de sus edificaciones. Estas comprenden las industrias, el comercio, las viviendas y las vías e instalaciones afines, en donde se pone de relieve su capacidad productiva y el poder de convocatoria de los procedimientos o las herramientas que configuran estos nuevos espacios en la urbe.

---

zona de funcionamiento cotidiano. Los límites y las diferencias físicas y sociales entre campo y ciudad se vuelven cada vez más imprecisos. La dilatación de los territorios urbanos frecuentados habitualmente por los ciudadanos resta importancia a la proximidad en la vida cotidiana: el barrio ha dejado de ser lugar de integración de las relaciones de amistad, familiares, profesionales y cívicas.” (422) **Ascher, François.** Les

Las aglomeraciones modifican el territorio urbano por su tamaño y complejidad, y cuentan con la capacidad de influenciar y modificar los procesos que construyen la ciudad, ya sea la cultura urbana, el tamaño o la densidad de su población. Además, las aglomeraciones son asentamientos poblacionales en el territorio que se dispone antes del advenimiento de la ciudad preindustrial, en donde prevalece un equilibrio entre sus habitantes y el espacio disponible, el cual se ve modificado y desproporcionado al incrementarse las saturaciones, llámense actividades o procedimientos del nuevo espacio urbano industrializado, ya sea por la congestión o por la aglomeración que, a su vez, modifican el precio de los terrenos urbanos que se incrementan desproporcionadamente debido a las necesidades creadas que se encuentran comprometidas con las concentraciones urbanas. Estos fenómenos no se controlan como se desearía, ya que, por su magnitud y por lo complejo del proceso en gestiones que realizan los particulares, el capital privado, es decir, el medio de acción inmobiliaria es el que le da el valor al territorio urbano.

C. Topalov, en su libro *Ganancias y rentas urbanas*, define este proceso de la siguiente manera.

El carácter no reproducible [del suelo] y la apropiación privada son dos rasgos que definen perfectamente a los valores de uso proporcionados por la ciudad a los capitales particulares que allí se valorizan. Los efectos útiles de aglomeración son reconocibles tanto a escala de las unidades urbanas en sentido estricto como de los sistemas de ciudades o de grandes regiones económicas que se organizan alrededor de grandes infraestructuras. 524

Así, el valor del suelo es lo único que se mantiene, en tanto que cualquier intervención arquitectónica debe estar dirigida a rentabilizar las obras que allí se realizan, pues la adopción de medios como la aglomera-

nouveaux principes de l'urbanisme. [trad.] María Hernández Díaz. Madrid : Alianza Editorial, 2001, 2007. Pág. 57

<sup>524</sup> (349) **Topalov, Christian.** Le profit, l'argent et la ville, éléments de théorie. (Ganancias y renta urbanas : elementos teóricos). [trad.] Fabio Enrique Velázquez Carriño. Madrid : Siglo XXI, 1984. Pág. 28

ración y la congestión son acciones de organización y adaptación funcional de los terrenos. De esta manera, el suelo urbano ya no es solamente el sustento de las actividades humanas, sino que experimenta una invariable actualización y racionalización, debidas a su continuo crecimiento, durante el cual se debe dar permanentemente una respuesta inmediata al presente productivo y constructivo de la ciudad.

De esta forma, el suelo urbano se convierte en una entidad independiente de la ciudad, en una concentración de valores y activos que depende de la población y de sus aglomeraciones. Esta dualidad en cuanto al crecimiento sostenido se plantea a partir de que, por una parte, se necesita cada vez más espacio para viviendas e infraestructuras, y por otra, ese espacio necesario se ve reducido al mínimo vital por el precio que adquiere su construcción y mantenimiento. La solución estaría presente en los sistemas técnicos de construcción, transporte y comunicación, que son actuaciones propias de las metodologías de la congestión, ya que las áreas urbanas se solventarían sin importar su localización en relación con la necesidad de alcanzar sus objetivos de crecimiento demográfico y de concentración de actividades, pero, de igual manera, por sus orientaciones ideológicas y sus intereses particulares estas habrían sobrepasado negativamente las fronteras de la ciudad, ya que, en lugar de favorecer la compresión de la urbe mediante la aplicación racional de las técnicas y las tecnologías sobre zonas limitadas al tamaño de la ciudad, esta se expande sin control, debido a lo favorable de las accesibilidades y de las aglomeraciones autónomas que incrementan y revalorizan el valor del suelo a medida que esta se extiende.

Aunque exista una opinión negativa sobre la prolongación excesiva del tejido urbano ligado a las regiones, la conurbación se mantiene por los sistemas de las ciencias aplicadas y el desarrollo de las comunicaciones, como metodologías de la congestión en la articulación y la disposición funcional del espacio postindustrial que, en vez de reducir el tamaño de

las urbes, les permite conquistar nuevos terrenos, ya que su accesibilidad está garantizada y ya no es necesario mantener relaciones con la ciudad nuclear. Así, las aglomeraciones, por servicios y economía, forman parte de la gran ciudad que es vista como una región en la que la densidad poblacional y la dimensión que adquieren los servicios y la infraestructura son el sustento de las actividades metropolitanas.

[...] las metrópolis son consideradas como los productos de las fuerzas de agregación o aglomeración dentro de sus regiones, operando en décadas o siglos pasados, para concentrar una actividad y una riqueza suficiente, con el fin de proporcionar sustento permanente a una gran población.<sup>525</sup>

Otras actividades de la región necesarias para el sustento de la metrópoli, y que son consideradas como una aglomeración positiva, son las migraciones interiores y la producción agrícola y manufacturera. Hasta aquí, existe un marco positivo en la definición de aglomeración, pero esta debe ser socialmente aceptada en el marco de una economía fortalecida, siendo la población la beneficiada directamente del fenómeno anotado, y no como medio de explotación.

Así mismo, la aglomeración está directamente relacionada con acciones no coordinadas, con la tensión social en el espacio urbano y con lo circunstancial que sucede al congregarse la multitud, ya que la ciudad ha improvisado con los fenómenos sociales por el hecho de ser tan impredecibles, tanto como por las circunstancias históricas que la producen. Así, los factores contingentes de la aglomeración, que forman parte de la ansiedad general de los pobladores, son la inmigración, el trabajo y la marginalidad. Los inmigrantes, al ceder en lo personal y en lo cultural, le conceden ventajas a la urbe, ya que, para acomodarse a ella, deben disminuir sus diferencias y discrepancias generales, y así equilibrar su actividad en la urbe, aceptando de manera tácita las condiciones im-

<sup>525</sup> (346) **Metropolitan, Centennial Study and Training Programme on.** Problemas de las áreas metropolitanas. Ponencias presentados al Congreso sobre Problemas Me-

tropolitanos, celebrado en Toronto, con ocasión del centenario de Canadá. [trad.] Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1969. Pág. 56

puestas por la congestión, tanto en la forma urbana que adquiere la ciudad, como en el espacio genérico proyectado para las viviendas de este sistema urbano.

Entre las condiciones que impone la aglomeración a la población residente, la zonificación funcional es la que la separa y la discrimina de acuerdo con las virtudes utópicas del suelo y las condiciones económicas de sus habitantes. Desde esta perspectiva, F. Mancuso expresa las dicotomías entre la urbe, el valor del suelo y las acciones que restringen la vida en las ciudades.

“Las áreas destinadas a viviendas acogen la población que año tras año inmigra a la ciudad, y consecuentemente los niveles de aglomeración alcanzan allí cotas cada vez más elevadas; también esto contribuye a aumentar la congestión, al disminuir el nivel social considerado aceptable por las clases acomodadas que residen en ellas. Todo ello tiene grandes repercusiones en el mercado inmobiliario y de terrenos, por cuanto los precios de los suelos tienden, dentro de tales áreas, a bajar proporcionalmente a la pérdida de las características de “integridad social” originales. No obstante, hay conflictos que en estas áreas se manifiestan también dentro de las mismas funciones y categorías de uso: es lo que sucede, por ejemplo, cuando el notable costo de los terrenos, que conduce a los constructores a la necesidad de edificar en altura, hace que aparezcan en el mercado una cantidad de edificios muy superior, a menudo, a la demanda existente en este sector. 526

La aglomeración es un incentivo al cambio físico en la ciudad, ya que este ha facilitado los procesos necesarios de urbanización, por vías de

la especulación inmobiliaria, y condicionado gran parte de los fenómenos asociados a este término, que son principalmente el desarrollo de la vivienda y el cambio de las estructuras demográficas y urbanas por vía de la congestión. Así, los parámetros establecidos por la densidad, y el tamaño que adquieren las zonas urbanas, facilitan las transiciones a nuevos usos y funciones, a un tejido urbano más congestionado y a una reelaboración de la metrópoli, debido a su desgaste acelerado.

Por su parte, la transitoriedad de esas mismas estructuras lleva consigo la caducidad del espacio social, de sus técnicas y procedimientos para su propia elaboración, siendo el conglomerado urbano más una parte de la política que de la economía, ya que, al aumentar de tamaño, la sociedad pierde presencia en las decisiones urbanas. Este desarrollo sin participación es tomado por personas especializadas o políticos que representan la sociedad técnicamente y condicionan sus decisiones al beneficio general, convirtiendo el sistema en algo cíclico, pues se repiten los mismos procedimientos a medida que crecen aún más las aglomeraciones urbanas. 527

Las nuevas sociedades, las que nacieron después de que se agotaron los contenidos tradicionales que persistían en las metrópolis, son las que han asimilado el mensaje ahistórico de la ciudad urbanizada, la de los procesos que inevitablemente desembocan en nuevas gestiones y en la transformación continua de la urbe en la que ya no es necesario buscar la soluciones al problema generado por la aglomeración por medio de la conciliación con la historia y sus condiciones. Una vez superados los procesos iniciales del periodo industrial, la misma palabra aglomeración se convirtió en sinónimo de crecimiento y desarrollo, más que social, de grupos colectivos dominados por la individualidad.

de valores”, enmascarados por la fantasía de una base científica cuya complejidad la ha convenido en coro privado de políticos y especialistas técnicos y jurídicos, estos, a su vez, han ido elaborando su propio microlenguaje, la logotécnica, cuya pericia obstaculiza la contribución del habitante en su elaboración y reduce su seudoparticipación a niveles no consultivos sino meramente publicitarios, la dominación urbana más racional y completa se produce así en nombre del rigor científico y técnico”. (423) **González, María José.** Políticas y estrategias urbanas : la distribución del espacio privado y público en la ciudad. Madrid : Editorial Fundamentos, 2000. Pág. 134

<sup>526</sup> (309) **Mancuso, Franco.** Le vicende dello zoning. [trad.] Rossend Arqués. Barcelona : Gustavo Gili, 1978, 1980. Pág.174

<sup>527</sup> La resemantización del lenguaje se da con el surgimiento de usos imprevistos, y es una de las consecuencias de abordar los problemas cuando no existen términos adecuados para ello. En este caso, la ciudad se ve abocada a crear un lenguaje metodológico para explicar sus problemáticas más complejas, tal como lo refiere el texto Políticas y estrategias urbanas: “Toda propuesta de ordenación urbana, aun formada a partir de los conocimientos más objetivos, “oculta una serie de tendencias y de sistemas

M. Castells, sintomáticamente a esta realidad, lo expresa de la siguiente manera:

“En lo que concierne a la dimensión de una ciudad: cuanto mayor es, más amplio es el abanico de variación individual y más grande será también la diferenciación social lo que determina el debilitamiento de los lazos comunitarios, reemplazados por los mecanismos de control formal y por la concurrencia social. Por otra parte, la multiplicación de las interacciones produce la segmentación de las relaciones sociales y suscita el carácter “esquizoide” de la personalidad urbana. Los rasgos distintivos de un tal sistema de comportamiento son, por consiguiente: el anonimato, la superficialidad, el carácter transitorio de las relaciones sociales urbanas, la anomia, la falta de participación. Esta situación tiene consecuencias sobre el proceso económico y sobre el sistema político: [...] la segmentación y el utilitarismo de las relaciones urbanas acarrear la especialización funcional de la actividad, la división del trabajo y la economía de mercado. 528

Actualmente, se da un enfoque positivo a la aglomeración, entendida como una fuerza social considerable que deriva de su dimensión física, así como de su permanente evolución e interacción con los mecanismos que regulan el funcionamiento de la urbe. En la aglomeración, ha prevalecido un panorama negativo, debido a que las concentraciones humanas, por antecedentes históricos y como resultado de una evolución orgánica, han generado formas desordenadas y han fraccionado la función de la ciudad, pero ahora la densidad poblacional se organiza de manera racional, lo que supone un desarrollo paralelo a las acciones que

reestructuran y reorganizan los usos del suelo y la estructura urbana. Esto ha hecho que las ciudades traten de controlar el crecimiento de su tejido urbano mediante el reforzamiento de otras áreas dentro del cinturón de la urbe o mediante la creación de nuevas zonas ligadas al centro original, dentro de una política económica que proviene de la década de los años sesenta. 529

Las nuevas construcciones en áreas que experimentaban un rápido proceso de urbanización propendían por crear cambios de escala acordes con un hábitat más adecuado, pues se pretendía superar las deficiencias de las estructuras sociales y la decadencia acelerada de las áreas urbanas. Para ello, se trataron de establecer unas mejores referencias en las nuevas áreas, de acuerdo con los antecedentes del lugar, su historia o los procesos culturales, en tanto que estas condiciones, comprobadas por el tiempo y reafirmadas por la colectividad, se habían perdido por un racionalismo excesivo o indiferente que creó una cultura y una ética basadas en el bienestar desmedido, lo cual condujo a una inestabilidad social y laboral. Estas nuevas áreas urbanas procuraban definir una identidad para un manejo flexible de las estructuras urbanas con el cual paliar la desestabilización y la discontinuidad de la urbe y la población que se encontraba comprometida con estas vías experimentales. Aunque el crecimiento de las zonas urbanas se seguía manejando con los instrumentos que permitían la densificación del territorio y la congestión de sus organizaciones, tales vías se podrían equilibrar con los sistemas medio ambientales que antes no estaban presentes, pues el control de la contaminación y el acercamiento de la naturaleza serían posibles, 530 ya

<sup>528</sup> (237) **Castells, Manuel**. La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 98

<sup>529</sup> Los problemas surgidos por la extensión de la ciudad y el deterioro acelerado de sus estructuras hizo necesaria una política de revitalización de las ciudades, debido principalmente a las elevadas tasas de densidad poblacional, ya que el aumento de la población inmigrante era proporcionalmente mucho mayor que el de la población total, como tal surge la necesidad de orientar el crecimiento de las nuevas áreas “...de 1960 hasta el principio de los años 70, numerosos países por ejemplo, habían adoptado una política de “polos de crecimiento”. que consistiría en fomentar la expansión de

determinadas ciudades de tamaño medio para canalizar en ellas el crecimiento y alcanzar los objetivos de frenaje de la expansión de las grandes aglomeraciones...” (424), **OCDE**. Las ciudades en transformación : (administración del cambio urbano). 1, Políticas y financiación. Madrid : MOPU Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, 1983. Pág. 16

<sup>530</sup> El modelo racional progresista que se ha elaborado durante la Modernidad, y que permite la continuidad de las ciudades en su actual estado, proviene de la dualidad con la naturaleza y su separación consciente desde la época industrial, tal como lo refiere el documento La ciudad europea: “[...] los amplios espacios naturales apenas hollados por el hombre son mucho más importantes que las ciudades y compensan los defectos

que siempre ha prevalecido la crisis de las relaciones entre la ciudad con el campo.

Estas aglomeraciones pueden actuar al mismo tiempo y en diferentes lugares de la región por medio de una serie de intervenciones necesarias para la actualización, el desarrollo o la conservación de las zonas urbanas, y depende en gran medida del incremento demográfico y el equilibrio económico, pues sus acciones estimulan el crecimiento urbano. E. Soja expresa la naturaleza de estas fuerzas de la siguiente manera:

“La aglomeración y el espacio urbano operan en una variedad de niveles diferentes y también extienden sus efectos en al menos tres direcciones distintas: desde el centro hacia su interior inmediato (un efecto intra-urbano), desde cada centro hacia otros centros de tamaño relativamente similar (vínculos interurbanos) y entre la gran cantidad de asentamientos de distintos tamaños en la red regional (un efecto jerárquico que casi siempre, pero no siempre, se filtra lentamente desde las ciudades más grandes hacia las más pequeñas). Además, la aglomeración no es exclusivamente un proceso de atracción, un movimiento interior hacia un centro. También funciona en sentido contrario, como una fuerza de descentralización y difusión. De este modo, en cada espacio urbano regional existe una relación compleja y dinámica entre las fuerzas de aglomeración y centralización (fuerzas centrípetas) y las fuerzas de expulsión y descentralización (fuerzas centrífugas), operando nuevamente en una variedad de escalas distintas, cuyos efectos resultantes difieren de un lugar a otro, a la vez que cambian con el paso del tiempo.”<sup>531</sup>

La evolución y la intensificación de la aglomeración están estrechamente ligadas al progreso de la ciudad por intermedio de las denomina-

das “conexiones interurbanas”, que son las que orientan el avance económico de la urbe, debido a la cantidad de enlaces que son capaces de producir. De la misma forma, este proceso recibe el nombre de “reflexividad económica”<sup>532</sup>, refiriéndose a una serie de interdependencias construidas por el tejido social, producto de la aglomeración urbana y de la concentración de funciones, pero con un criterio conciliador y formativo sobre las verdaderas necesidades, sin arriesgarse con especulaciones que podrían generar desarrollos rápidos, pero fugaces, que podrían romper el equilibrio urbano de la región. Estas nuevas definiciones obedecen a las nuevas formas que ha adquirido la comunidad y su relación con la producción, el comercio, las instituciones, etc., los cuales se coordinan entre sí y adquieren unas determinadas convenciones y unos pactos que pretenden una identificación entre la ciudad y su población.

Esta definición positiva de la aglomeración es el producto de la evolución urbana y de la formalización de arquitecturas inéditas o nuevos tejidos urbanos, configurados mediante tecnologías adecuadas y procedimientos concertados. Estas condiciones forman parte de una serie de categorías espaciales recientes que antes no contaban con una forma o una configuración en la ciudad, ya que no se había desarrollado servicios que hicieran posible el afianzamiento introspectivo, tanto de los habitantes como de las zonas urbanas. Esta denominada “reflexividad económica”, es decir, la habilidad para conformar la producción a través de la necesidad real del entorno y sus habitantes, así como una serie de interdependencias sociales y económicas que se reflejan en la elaboración del espacio urbano o, como A. Soja lo describe, un “aprendizaje competitivo”, que conlleva las posibilidades prácticas de operatividad de la sociedad en su conjunto, y que está dirigido a la producción, el

---

de éstas; en Europa, es evidente por doquier que la restauración del equilibrio ambiental no se confía ya a la naturaleza, sino a la industria del hombre y, desde esta perspectiva, las ciudades vuelven a ser importantes: a partir de ellas puede empezar la reconstrucción de todo el ambiente en su conjunto, y en los centros antiguos supervivientes -más que en el campo- encontramos hoy el modelo de un ambiente equilibrado,

pacífico, hecho a la medida del hombre”. (425), **Benevolo, Leonardo**. La città europea. [trad.] María Pons. Barcelona : Crítica, 1993. Pág. 226

<sup>531</sup> Idea acuñada por el planificador económico Michael Storper (232) **Soja, Edward W.** Postmetropolis: critical studies of cities and regions. [trad.] Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid : Traficantes de Sueños, 2000, 2008. Pág. 48

<sup>532</sup> (232) *Ibíd.* Pág. 46



consumo, los servicios y todo lo relacionado con el desarrollo y el comercio que sirven de incentivo a la creación o modificación de las aglomeraciones urbanas.

Tales situaciones tienen un ingrediente subjetivo y circunstancial, ya que dependen de una serie de mecanismos que están sustentados, básicamente, por una economía floreciente y una libertad de acción, propias de los Estados Unidos más que de los contextos Europeos, que no miden a profundidad el riesgo de las acciones inmobiliarias que están subordinadas a su éxito transitorio, ya sea por una racionalidad muy medida en sus intervenciones o por la novedad de la actuación arquitectónica y urbana en formas sugerentes, en tanto que los residentes puedan tener acceso a la tecnificación y la productividad. Estas aglomeraciones en Norteamérica gozan una victoria efímera, ya que, al no depender del arraigo social ni de la permanencia de la economía, los tejidos urbanos y las estructuras se convierten en hechos perecederos, en los que es más fácil y coherente emprender las acciones de la congestión para aumentar los niveles demográficos y la expansión de la ciudad que incrementar las inversiones y los beneficios, mientras las zonas de la ciudad lo permitan.

### 3.12 Ejemplos metodológicos de aglomeración

La ciudad, en su representación y en su simbología, está a la búsqueda de formas que materialicen la inquietud de un espacio cerrado por construcciones; una aglomeración protegida por altas torres que, en las representaciones pictóricas, se visualizan como una corona. Los prototipos edificadas en estos sistemas urbanos densos, ya sean las torres, los palacios, las catedrales o cualquier construcción significativa, están sustentados en la actividad y la simbología. Así, desde la ciudad de Ur o Micenas, pasando por Londres o Praga, hasta las ciudades satélites de la Modernidad, hay una búsqueda de contenidos representativos que sean apropiados a las grandes dimensiones sociales. Tales contenidos se

ven superados constantemente por otras variables que van ganando protagonismo, como la economía urbana y los servicios o la infraestructura del territorio, y que son las bases sobre las que se sustenta la ciudad, las cuales se van expandiendo a medida que cambian los perímetros externos, las comunicaciones o la población.

La característica básica de este crecimiento aglomerado es su imagen, el perfil que identifica la urbe concentrada como una “corona”. Un ejemplo de esta analogía lo encontramos en la descripción de la ciudad de New York por Le Corbusier.

El rascacielos debe subir en forma piramidal, alejándose de la calle, debe deslizarse por planos oblicuos y aparecer como una aguja, flanqueada por otras agujas. Los dibujos presentados en apoyo de la ley muestran que el espíritu cartesiano fue excluido de ese delirio seductor; se quiso “hacer cosa bella”, “cosa viviente”, “cosa triunfal”. Se quiso coronar la ciudad de innumerables catedrales. En este siglo xx: de la estructura de acero, del *big money*, se sacrificó todo a un pensamiento en cierto modo desinteresado. 533

En la urbe metropolitana, que es vestigio de las actividades comerciales e industriales, en cuya forma prevalece el edificio alto de oficinas, el bloque residencial o el rascacielos, es posible identificar esta configuración urbana. Así, debido a factores de densidad y equilibrio económico, hay una mayor aproximación al valor del suelo o el territorio urbano, dando como resultado un uso intensivo y unas propiedades socioculturales relevantes mediante la forma densa y congestionada del inmueble arquitectónico, que resulta ser el indicador de la explotación del suelo, de la renta inmobiliaria y el prestigio comercial. Así, la “corona” va perdiendo altura a medida que se expande el tejido residencial y comer-

<sup>533</sup> (357) **Corbusier, Le.** Quand les cathédrales étaient blanches. [trad.] Marta Llorente. Madrid : Ediciones Apóstrofe, 2007. Pág. 114

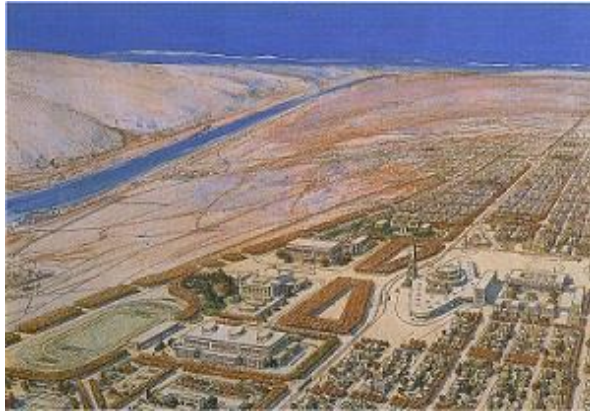


Fig. 315. Tony Garnier, Ciudad Industrial, Un modelo de planificación urbana social y tecnológico con la zonificación funcional, 1917



Fig. 316. Bruno Taut, portada de la publicación “Die Stadtkrone”, 1919.

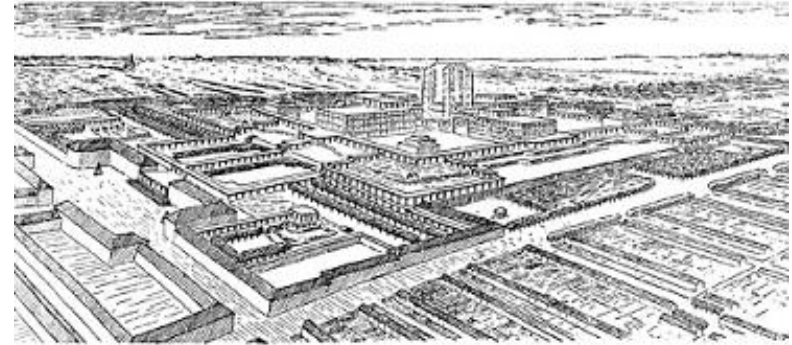


Fig. 317. Bruno Taut. Representación de la corona de la ciudad en 1919

cial de la urbe, hasta que el predio urbano va perdiendo su valor y se convierte en lotes rurales, en donde no se asegura el proceso de urbanización ni los razonamientos, tácticas e intereses que son innatos a la misma dinámica de la urbanización.

La “corona” urbana o arquitectónica cuenta con una poderosa imagen histórica, expresada en el control que ejerce el hombre sobre los demás, por eso, emblemáticamente, se encuentra en lo más alto, arriba de su cabeza, como signo de superación y supremacía. En la experiencia moderna, la “corona” urbana es uno de los éxitos de la evolución de la ciudad y del progreso intelectual y social, como también de la supremacía de la política en las formas que configuran las urbes desde tiempos remotos. Esta representación y disposición proviene del carácter sagrado de la urbe, de la acrópolis, de los zigurats y del rascacielos. Así, la construcción de la ciudad, desde su origen celestial, posee la capacidad de transformar los medios materiales hasta la creación de un nuevo ambiente, en donde estos pilares del conocimiento, tanto masivos como ideológicos, se resumen en las estructuras simbólico-visuales que aparecen frecuentemente en la historia de las civilizaciones, sin que New

York o las demás metrópolis herederas de esta mitología sean la excepción. Estas ciudades modernas también están influenciadas por las propuestas elaboradas por T. Garnier para la ciudad industrial, las de Le Corbusier para la ciudad contemporánea, la *Hochhausstadt* (ciudad rascacielos) de Ludwig Hilberseimer (1924), las proyecciones de H. Ferriss para la ciudad de New York, y las visiones intimistas de la “ciudad corona” de B. Taut (Fig. 315-317).

“Ferriss imaginó una ciudad que es celeste y eterna, sagrada y sublime. Pero su magnificencia no oculta el temor. Esta visión conflictiva y contradictoria también coincide con la arquitectura del expresionismo. La “Casa de cristal” que corona los pasajes arquitectónicos iniciáticos del libro *Alpine Architektur* de Taut, es asimismo la representación cristalina de un orden sagrado del universo y una organización armónica de la nueva humanidad. Taut concibió esta catedral como “sublime” en un sentido todavía más próximo a la exaltación religiosa del éxtasis místico. En ella el iniciando contempla el orden absoluto del mundo reflejado en la arquitectura. 534

<sup>534</sup> (426) El hombre y la ciudad sublime. **Subirats, Eduardo.** 17, Madrid : Celeste Ediciones S.A., 2001, Astragalo, Arquitectura de lo Colosal. Pág. 98

Así, la urbe es la cultura de la aglomeración, no solo por acercar los usos y las actividades a un mismo lugar, sino por congregarse una serie de valores significativos, conceptuales y metodológicos en diversas formas y expresiones, a partir de los cuales los habitantes pueden reproducir idealmente las condiciones impuestas por la concentración física de las construcciones y su organización espacial.

La condensación de actividades no garantiza por sí misma el buen funcionamiento de la urbe que, como hemos visto, debe dividirse técnica y metodológicamente para ajustar su organización social. Uno de los factores de mayor incidencia en las aglomeraciones es el carácter objetivo y técnico de cada una de sus partes, pues cada una de ellas posee una independencia y un control que hacen posible la existencia de la ciudad. La calle, la manzana o el edificio son cada vez más especializados y cumplen de manera técnica e independiente su papel en las aglomeraciones, lo que los lleva a formar parte de la extensión de la urbe. Esta exigencia de la especialización no es solo parte de los métodos generales de la aglomeración, sino también de los nuevos procedimientos que han comprometido la creación de las nuevas formas en la ciudad.

Un ejemplo común de la concentración de población en la periferia de un sector urbano es cuando las capacidades prediales y de servicios se superan de 10 a 1, llegando a límites excesivos, típicos de las ciudades comerciales o industriales como New York o Chicago. Estas disposiciones permanentes en el crecimiento metropolitano necesitan estar protegidas y respaldadas por el uso doctrinal de la congestión, en tanto que se llevan sus procedimientos al límite de lo permisible y, a pesar de que la ciudad posee unas limitaciones en densidad, usos y actividades, el medio urbano se encuentra radicalizado en permanecer en constante cambio y aprovechamiento de cualquier oportunidad de crecimiento. Estas situaciones extremas se consideran ahora, más que normales, instituidas por el sustento financiero de las urbes en su máxima expansión, cuya época dorada llegó hasta la segunda mitad del siglo XX, en tanto que se consideraban estos patrones sociales con significado y finalidad

necesariamente aceptables. Así, hoy su justificación es reproducir este modelo infinitamente en todos los centros urbanos porque provee un bienestar social y una prosperidad material. Esta, se ha tornado discutible ahora, debido a sus implicaciones no solo políticas o culturales, sino de planificación económica, pues la urbe se encuentra sumida en una crisis invariable, la cual lleva necesariamente a una reforma del sistema y a un rediseño de estos procedimientos cuya tendencia es incentivar el desarrollo vertical de la ciudad.

Estas prácticas de la aglomeración en el contexto de la ciudad se encuentran respaldadas por las intervenciones físicas que aumentan el valor adquisitivo del suelo urbano. Así por ejemplo, con los trabajos de adecuación del subsuelo de la ciudad de New York, se revaloriza la fina capa de la superficie metropolitana, otorgándole mayores dinamismos a la evolución orgánica de la urbe.

“La realización del subway no resuelve de hecho —como sus promotores esperaban— el problema de la superaglomeración y de la congestión de ciertas áreas. Al contrario, aumenta su inestabilidad, promoviendo nuevas y más intensas operaciones de renovación de las construcciones, y al consentir, por otro lado, que enormes masas de población se concentren en los alrededores de los accesos y se desparramen en el seno de áreas ya edificadas, incrementa la congestión de dichas áreas que ahora alcanzan niveles altísimos. 535

Chicago, New York o Shanghai se identifican con esta forma de la aglomeración, tanto de la “corona” urbana, símbolo de poder, como de la revalorización constante de los procedimientos que hacen posible la ciudad de las masas y el desarrollo del espacio privado. Con ello, las metodologías abstractas utilizadas en términos técnico-urbanísticos han primado sobre la naturaleza social y cultural de habitante. La forma resultante de la aglomeración que denomina el perfil de la ciudad está unida a los criterios del capital financiero que reinventa políticamente

<sup>535</sup> (309) Mancuso, Franco. Le vicende dello zoning. [trad.] Rossend Arqués. Barcelona : Gustavo Gili, 1978, 1980. Pág.233

las formas de las grandes concentraciones urbanas, donde, cada vez más, se presume de integración y evaluación de los logros realizados con el eslogan de “democrático y social”, debido a la expectativa de reforma y de mediación entre los diversos actores que intervienen en la construcción de la ciudad y en la adopción de medidas de carácter social que impulsen la humanización de la urbe moderna como un producto de la forma de gobierno y de las leyes.

Pero el verdadero objetivo de la racionalidad urbana es asegurar el control del suelo y la protección de la propiedad, ya sea por intermedio de las formas aglomeradas o con la intervención de la congestión de sus estructuras, lo cual redundaría en las edificaciones y en el capital invertido, donde el autoritarismo y la inflexibilidad del sistema de producción del modelo, que se caracteriza por ser de grandes dimensiones y de una frágil complejidad, no se orienta a ninguna defensa del habitante o de su bienestar público, debido a que los mecanismos que gobiernan las aglomeraciones fomentan las desigualdades y la discriminación.

Un primer intento en la ciudad de New York vino de la mano del plan regional para el estado (1926) de Henry Wright y otras personalidades en la escena urbana norteamericana que abogaban por erradicar los males enquistados en las aglomeraciones urbanas que habían hecho desaparecer determinadas cualidades de la vida en comunidad, sin que existiera un eco a estos reclamos. S. Moholy-Nagy vislumbra esta naturaleza de la ciudad aglomerada.

“El despertar de una conciencia social servía de justificación a estas nuevas “aldeas”, cuya misión era liberar las capas inferiores de la clase media de las trabas e inquietudes de la ciudad. El odio a las ciudades, declarado por Jefferson y compartido por los liberales, segregacionistas y especuladores, se había convertido en un credo nacional. Pero las ciudades no mueren con el odio de los hombres. Son insensibles a las emociones de sus habitantes. Es

necesario destruirlas materialmente para que desaparezcan. Esta destrucción empezó invisiblemente con la construcción de los primeros proyectos de viviendas municipales, cumpliendo una ley sobre planificación urbana —ley que se impuso sin que tuvieran noticia de ella los planificadores— [...] Los beneficiarios de esas viviendas públicas perdieron todo contacto con la vida social de la ciudad. Hasta entonces, la génesis de la aglomeración había sido, lógicamente, una expresión de un nivel inferior en la jerarquía de las poblaciones humanas. 536

Las aglomeraciones eran entidades básicas tanto de las civilizaciones antiguas como de los países modernos que, con el paso del tiempo, se convirtieron en las responsables de la economía de los Estados y de su presencia simbólica. Sustraer el motivo económico de las aglomeraciones y verlas como productos sociales es identificar la ciudad como un logro de la organización del desarrollo urbano, como una reflexión que pretende remontarse al origen de los pueblos, tratando de recuperar las virtudes del espacio conformado por las necesidades reales de sus pobladores y de los demás contenidos propios de la simbiosis entre naturaleza y cultura. Así, ante la proliferación de intereses políticos y económicos en las urbes, la intensificación de la explotación social y de los nuevos enfoques en los sistemas urbanos, se ha hecho evidente la exigencia de una mayor consciencia que promueva una nueva arquitectura, lo cual se puede describir como el proceso natural y colectivo necesario para la realización de las ciudades.

K. Frampton identifica esta metamorfosis en correspondencia con las condiciones sedimentadas de la ciudad aglomerada norteamericana.

“El romanticismo rural de un Emerson o un Mumford no constituye la única base de la aversión de estos escritores hacia la ciudad, y [...] una evaluación ambiental considerablemente concreta es parte integrante de su reacción crítica, se podría, no obstante,

---

<sup>536</sup> (427) **Moholy-Nagy, Sibyl.** Matrix of man, illustrated history of urban environment. (Urbanismo y sociedad, historia ilustrada de la evolución de la ciudad). [trad.] Ursula Lindstrom. Barcelona : Blume, 1968, 1970. Pág. 261

afirmar que, de haber existido como encarnación de un ideal humano, la aglomeración amorfa y el deterioro de nuestras modernas ciudades industriales nunca se habrían llegado a verificar. El ideal romántico no sentimental de la primacía, propiedad y privacidad individual ha producido realmente, y continúa produciendo, nuestra actual sociedad pluralista, y se llega a la conclusión de que la ciudad americana desde Jefferson siempre ha sido considerada, con escasas excepciones, como una ventajosa y necesaria, pero odiada, concentración de personas, poder y maquinaria[...].<sup>537</sup>

El desarrollo de las aglomeraciones contemporáneas es también el progreso civil y material de sus habitantes, en el cual están muy arraigados el espacio de producción y los beneficios del consumo masivo. Por otro lado, en el inconsciente de los habitantes urbanos, aún perduran los hechos nocivos de las zonas densamente pobladas, pues a pesar de que la cultura urbana de hoy es privilegiada, hay un escalonado deterioro de sus condiciones de vida, unido a la ineficacia de las actuaciones públicas y a una mala calidad de los servicios, que siguen consumiendo la ciudad en una crítica negativa que aún hoy perdura. Las políticas y las iniciativas de arquitectos y urbanistas de la Modernidad no dieron la solución a los problemas históricos de la congestión, por lo que las aglomeraciones de hoy tienen esa condición permanente de la saturación de los contenidos, de la pérdida de los valores de convivencia y la aleatoriedad de las formas. Lo anterior forma parte del fracaso que significó incorporar acciones de planificación que aún no poseían el valor de contradecir los modelos históricos propuestos, o sea, opuestos al modo en que se había organizado la ciudad, de acuerdo con la producción, donde se pudiera orientar el arquetipo urbano a un contexto más cultural en el que no hay patrones de comportamiento definidos.

### 3.13 Modelación, un tercer prototipo de la congestión

---

<sup>537</sup> (428) **Frampton, Kenneth.** Labor, Trabajo y Arquitectura. [aut. libro] Charles Jencks y George Baird. [trad.] María Teresa Muñoz. Meaning in architecture. Madrid : H. Blume Ediciones, 1975. Pág. 173

Es frecuente encontrar expresiones como “modelos canónicos”, “modelos formales”, “modelos de ciudad”, “modelos de vida social”, etc. La lista es muy larga para su disección, pero lo que conviene aquí es establecer cómo el término se aplica a las condiciones de la congestión y por qué se establecen parámetros de repetición y saturación que son imitados y reproducidos como parte de un tipo elaborado y adecuado de las condiciones variables de la reproducción del suelo y de las categorías que imponen el proceso económico y el desarrollo social. Así mismo, cabe establecer qué contenidos espaciales o culturales de carácter universal pueden ser ampliados y utilizados por la arquitectura para que se traduzcan en una visión o en una práctica del planeamiento, y qué modelos urbanos poseen como principal característica su flexibilidad a todas las escalas.

En este caso, la modelación correspondería a las diversas fuerzas que crean líneas de acción en el medio urbano, ya que, al hablar de modelo, estableceríamos un concepto o una forma metodológica que estaría basada en comprobaciones definitivas, pero las líneas de acción del modelo intuyen variaciones o posibles modificaciones de manera más abierta, ya que los sistemas imperantes en la urbe y sus drásticos cambios socioeconómicos no permiten el mantenimiento de la objetividad proyectual de un modelo representativo.

Así, al hablar del modelo no se hace referencia a la coherencia que este pueda llegar a poseer y que puede ser interpretada como dogmática y coercitiva, sino a la capacidad que pueda llegar a tener de permitir un análisis de lo arquitectónico y lo urbano sobre las bases otorgadas por él mismo, en tanto que se puedan soportar las variaciones del medio colectivo y las fuerzas económicas de carácter volátil que se ciñen sobre la ciudad. Esta condición de variación del modelo forma parte de las dinámicas que se han ido creando a medida que la ciudad transitaba con políticas de convicción democrática, que son las fuerzas de mayor aplicación en las culturas modernas avanzadas. La democracia, más que las



monarquías o las tiranías, permite, por su misma ideología, conflictos y desequilibrios al interior de las comunidades, ya sea por la autoridad pública o por la libertad del individuo como un derecho inalienable.

Entre los sistemas más afectados se encuentra la disolución de las diversas formas de trabajo, de economía y de sociedad, en tanto que estos procedimientos son divididos y descompuestos en su tradicional unidad y en su capacidad de interrelación. Las redes que sustentan la ciudad se pierden en la búsqueda de una identidad en sus valores, en la adopción de una actitud racional para todo el medio, y en considerar la debilidad y la marginación de la población y su capitulación ante los fenómenos urbanos como una “realidad social”. Así, la realización de la urbe, debido a esta doctrina de la gobernabilidad, como una extensión del poder público y del orden social, se encuentra condicionada a unos intereses impersonales o en manos de particulares.

De esta manera, los nuevos vínculos de interacción urbana que construyen la ciudad se basan en modelos reproducibles que renuncian de alguna manera tanto la individualidad como la colectividad. En ellos, los instrumentos para la realización urbana desempeñan un papel importante y desarrollan una implantación y una distribución espacial acorde con los esquemas de ocupación del solar conformes con las condiciones socio-económicas del proyecto. Al aplicar estas iniciativas básicas, se

---

<sup>538</sup> En algunos textos como *Confusión del urbanismo*, se remite a la necesidad de diferenciar los modelos de ciudad para su comprensión, ya que estos llevan dispuestos una serie de propiedades sociales y culturales que reivindican ciertos procesos formales y funcionales que no aparecieron hasta el desarrollo de la técnica y su puesta en práctica, dando origen a la satisfacción de las necesidades fundamentales por las circunstancias de su manejo y el sentido que pueda darle a las actividades. “[...] hasta el siglo XIX, realmente había un único modelo de ciudad, la ciudad pública, que había ido cristalizando a lo largo de la historia y que había ido adoptando formas diversas de acuerdo con la evolución de la sociedad aunque sus cualidades esenciales se habían mantenido. Posteriormente, se produjo un importante punto de inflexión y, probablemente a consecuencia de una serie concatenada de fenómenos como la Revolución Industrial, la aparición de la Modernidad y la eclosión de la llamada sociedad de consumo, ya a finales de este siglo, ha emergido un segundo modelo, la ciudad doméstica. Nos encontramos, pues, con dos bloques coherentes de ideas que enfocan la cuestión

crea de paso una teoría de la congestión, debido al manejo intensivo de los modelos útiles para el desarrollo urbanístico, siendo el de la ciudad vertical, o el de la ciudad racional del movimiento moderno, el más relevante por sus propiedades específicas, como son el aumento de contenidos especializados, su densidad poblacional y constructiva, la expansión de sus estructuras físicas y la aglomeración de sus actividades. <sup>538</sup>

Existen muchos modelos de implantación urbana, ya sean concéntricos, sectoriales, lineales o polinucleares, algunos han adquirido nombres inusuales por las drásticas formas y condiciones que ha alcanzado la sociedad que, a lo largo de su existencia y evolución, ha perdido aún más sus propiedades de catalizador y de estímulo de la producción urbana. De esta manera, la morfología que era definida por jerarquías institucionales, los sistemas residenciales en tejidos cerrados y densos, o las actividades localizadas y realizadas en sectores especializados, se ha convertido en sistemas mucho más abiertos e indefinidos en los que los modelos urbanos se diluyen de modo manifiesto. Así, los neologismos como “disurbia”, “exópolis”, “anti-city” o “antípolis” <sup>539</sup>, etc. han tomado el papel de la ciudad vertical, como New York o Chicago, en donde el paradigma de la “ciudad modelo”, por sus tipologías de configuración o distribución o por configurar modelos económicos, o por medio de sus formas productivas <sup>540</sup> que han sido utilizadas ampliamente en las grandes ciudades, se ha modificado de diversas maneras,

urbana de forma substancialmente diferente”. (429) **Oliva i Casas, Josep**. La confusión del urbanismo : ciudad pública vs. ciudad doméstica. Madrid : CIE Dossat-2000, 2001, 2005. Pág. 27

<sup>539</sup> (430) **García, Vasquez Carlos**. Antípolis : el desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol. Barcelona : Gustavo Gili, 2011. Pág. 8

<sup>540</sup> Existen muchas referencias al término “modelo”, pero entre las que revisten de interés se encuentra aquella que lo define como algo que no permanece inmutable, sino que posee la capacidad de modificarse, no como un sustrato que es persistente, sino como una forma que tiene tendencia a caducar por fenómenos sociales o culturales, en los que se favorecen otros modelos más compatibles en lo económico, cuando se refiere a la ciudad, incluso, aquellos que han logrado un éxito relativo en su capacidad de orientar el crecimiento social o económico, tal como sucede con la flexibilidad propia de la urbe norteamericana y su reiteración de que el modelo de éxito es aquel que posee capacidad productiva, tal como lo refiere el análisis de la ciudad norteamericana en *La historia del urbanismo* de P. Sica: “la disposición funcional interna

aunque aún persista el modelo histórico o algunos prototipos modernos que se han sedimentado por el perfeccionamiento de la urbe.

Uno de estos modelos es el que corresponde a las “unidades vecinales”, que son patrones urbanísticos experimentales surgidos por el caos de la ciudad densa y la dispersión del suburbio. Su promotor, Clarence A. Perry, propuso, en la década de los años veinte, un modelo urbanístico residencial para clases populares de acuerdo con modelos sociales todavía vigentes en Norteamérica, como el barrio y la comunidad <sup>541</sup>. Su artículo *The Neighborhood Unit* <sup>542</sup>, para el plan regional de New York y sus alrededores, de 1929, es una forma de conciliación ante la dramática situación de la urbe, debida a la densidad y la congestión, como también a la entrada de nuevos fenómenos socio-técnicos de segregación social relacionados con las clases pudientes que poseían la accesibilidad del suburbio, y con sistemas y medios de transporte más eficientes, entre estos el automóvil, que también era una nueva parte del conjunto urbano. Estas unidades vecinales eran pequeñas aglomeraciones que se encontraban fuera de los centros urbanos, y tenían características funcionales y técnicas que permitían una vida familiar autónoma en cuanto servicios y seguridad. Este modelo sufrió muchas variaciones a lo largo del movimiento arquitectónico moderno, confrontándose, primero, con el modelo de ciudad ideal del capital industrial y, en segundo lugar, con los tipos radicalizados del estilo internacional de carácter vertical. Así, los proyectos propuestos por J.L. Sert y P.L. Wiener (Town

---

de las ciudades americanas, así como los valores del suelo y el modelo de crecimiento, se orientan y se organizan rápidamente en función de las infraestructuras, y aparecen igualmente vinculados a los ciclos de obsolescencia y de sustitución de éstas”. (323) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. 2. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981. Vol. 2. Pág. 650

<sup>541</sup> En el texto Constructores de la ciudad contemporánea, al realizar una sinopsis de las diversas tendencias urbanas y de sus teóricos correspondientes, se enfatiza en la importancia sociológica de las propuestas de Clarence A. Perry y su influencia en la realización de la urbe moderna, en este caso, por medio de la obra de Kevin Lynch y su texto *The Image of the City*, el cual se refiere a las propiedades culturales, formales y funcionales de diversos modelos arquitectónicos y urbanos y su importancia en el planeamiento de la ciudad. “Importantes sociólogos trataban el establecimiento de las comunidades locales, y el sentido de Lugar de tal modo que el individuo y la familia

Planning Associates-TPA), que hicieron uso del modelo de la “unidad vecinal”, pertenecen ideológicamente a las referenciadas “utopías racionalistas” en las que confluyen modelaciones arquitectónicas y urbanísticas que pretenden modificar sustancialmente el entorno social y su dependencia con los servicios que ofrece la ciudad (Fig. 318-320).

De igual manera, estas variaciones de los modelos urbanísticos fueron actualizaciones de los principios fundamentales de la Modernidad, de la cual forma parte la dispersión de las edificaciones sin ningún aglutinante sociocultural, en tanto que los prototipos edilicios o las formas racionales pretendieron apartarse de la urbe histórica y crear densidades autónomas o analogías estructurales en nuevas propuestas urbanas. Estas afectaron significativamente el campo de la arquitectura y el urbanismo, ya que estos ideales pretendían congregarse a una nueva población, crear un nuevo sistema y sintetizar los nuevos valores canónicos del diseño formalista en los que se asume indirectamente un modelo de ciudad en su historia. Este prototipo idealizado de la Modernidad es a la vez nuevo y tradicional, porque no se puede partir de cero en sociedades ya marcadas por convivencias e identidades, así que las nuevas propuestas deben adaptarse necesariamente a tipos preestablecidos, como una manera de asumir, en esencia y de manera diferente, las cualidades abstractas y geométricas de la urbe.

no pudiera perderse en el gran crecimiento de las aglomeraciones urbanas. De este periodo son la idea de comunidad vecinal de Clarence Perry, concepto abordado por Lynch en numerosas ocasiones; las ideas de Howard o el concepto de Clarence Stein de superblock; idea de crear unos grandes dominios libres de tráfico donde los peatones podían estar libres de las molestias del tráfico. Se creía que el planeamiento físico podía crear ambientes seguros y de calidad en las comunidades, incluso dentro de las regiones urbanas más desfavorecidas”. (373) **Valdivia, José Luque y Urbanismo, Universidad de Navarra Departamento de.** Constructores de la ciudad contemporánea : aproximación disciplinaria a través de los textos. Madrid : CIE Dossat, 2000, 2005. Pág. 604

<sup>542</sup> (431) **Perry, Clarence.** The neighbourhood unit : from the Regional Survey of New York and its environs, Volume VII, Neighbourhood and community planning. London ; New York : Routledge : Thoemmes Press, 1929, 1998.

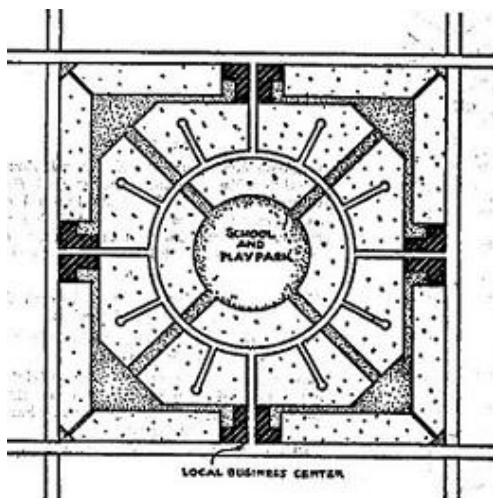


Fig. 318. Modelo teórico de la *Neighborhood Unit*, que se concentra alrededor de un núcleo central, siendo la vivienda y los servicios equidistantes al centro. 1929

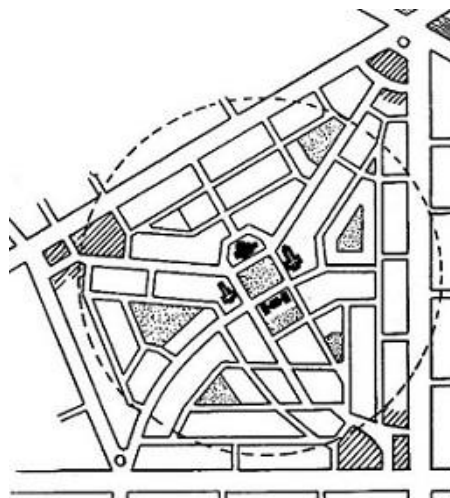


Fig. 319. El modelo de la *Neighborhood Unit* se compone de un radio de 400 metros, 64 hectáreas de extensión y un 10% de áreas verdes. 1929

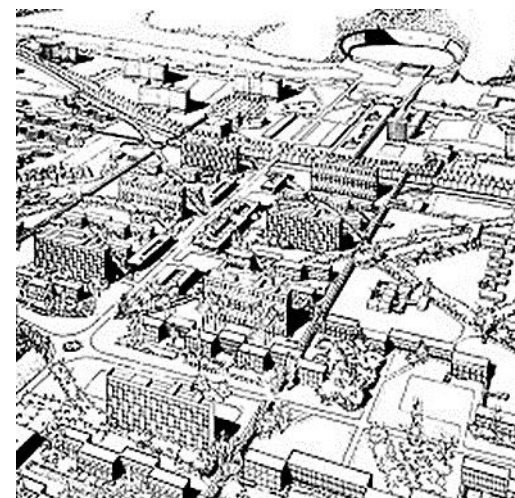


Fig. 320. Cidade dos Motores, J. L. Sert y P. L. Wiener, 1949.

Por otra parte, el arquitecto debe separarse ideológicamente de la ciudad del presente como tal, o hacer tábula rasa ante cualquier antecedente sociocultural para alcanzar su objetivo, que es, en últimas, la consecución de la ciudad del futuro entre la técnica y el idilio, ya que lo que pretende el moderno planificador urbano es la socialización de sus propuestas, la homogenización de los beneficios de la Modernidad y la unificación del comportamiento colectivo, para lo cual los modelos deben ser uniformes, como también lo debe ser su expresión formal <sup>543</sup>. Para ello, estos modelos han sido definidos por el mismo movimiento moderno, tanto de unas representaciones físicas como de unas capacidades espaciales que son identificables de manera *a priori*, y cuyo objetivo es

establecer de manera determinada nuevas propuestas que respondan a las necesidades del habitante, pues estas se encuentran comprometidas a un ideal estético preestablecido y a una forzosa convivencia social. <sup>544</sup>

Las propuestas urbanísticas de J.L. Sert y P.L. Wiener para las nuevas morfologías urbanas que se elaboraron entre 1942 y 1959 son ejemplo de ello, pues, en estas, se confirma el anonimato colectivo del modelo urbano propuesto, en tanto que se establece un diseño colectivo con variaciones formales, pero con la misma esencia funcional en el cual prevalece el modelo racional en lo físico y lo social. Sus propuestas se ubican en lugares tan disímiles como Brasil, Perú, Colombia, Venezuela y

<sup>543</sup> El arquitecto o el planificador no solo pretende homogenizar sus propuestas por medio de modelos, sino que por medio de ellos busca unificar conceptualmente las ideas que motivan los hechos físicos y las pautas de comportamiento, debido a la cantidad de procesos y circunstancias que movilizan el desarrollo material y social de la ciudad, tal como se expresa en el texto El proceso urbano en lo que se refiere a la idea de la sistematización de la colectividad: “[...] Considérese al ingeniero de tráfico haciendo juegos malabares con las variaciones de un modelo de calle de dirección única para aliviar la congestión que amenaza paralizar la ciudad. Considérese al urbanista planificando este o aquel bloque para detener o aislar las gigantescas fuerzas sociales del trabajo en la ciudad. Considérese al sociólogo examinando cada nuevo censo de la ciudad para elaborar un modelo estadístico y para encontrar solamente que el modelo

que percibe nunca permanece inamovible. Los estudios urbanísticos de las últimas décadas han sido sacudidos por una frenética búsqueda de hechos, de los cuales se espera poder perfilar una interpretación sistemática de la sociedad urbana”. (285) **Reissman, Leonard.** The Urban Process: Cities in industrial societies (El proceso urbano : las ciudades en las sociedades industriales). [trad.] Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB. Barcelona : Gustavo Gili, 1970. Pág.27

<sup>544</sup> El modelo de lo racional es tal vez el único modelo que se puede definir con propiedad a lo largo del proceso evolutivo de la ciudad moderna y de su influencia en el comportamiento social. “El espíritu de lo racional domina, no sólo los modelos de ciudad y uso del suelo, sino también la conducta y la actitud urbana”. (285) Ibid. Pág. 13

Cuba, entre otros. Estos proyectos de gestión urbana, básicamente, son intervenciones en el territorio que está enfocado al establecimiento y realización de la vivienda, así como la respuesta esencial al desarrollo planificado. Sert expresa que sus proyectos son procedimientos que aglutinan lo mejor de la arquitectura y el urbanismo, y que su resultado encierra un método que modificará positivamente a sus habitantes mediante el asentamiento y control de sus necesidades funcionales, así como que unos patrones formales ayudarán a la modificación de la colectividad desde el punto de vista espacial.

“[...] el objetivo principal de nuestros esfuerzos es el desarrollo de métodos arquitectónicos y urbanos que sean apropiados tanto a las necesidades como a las capacidades técnicas de nuestro tiempo para contribuir a otorgar al hombre entornos más saludables y felices. 545

Esta cita bastante conocida de su credo arquitectónico forma parte de una ambigüedad conceptual con respecto a la incógnita de los resultados en la aplicación de las doctrinas urbanísticas del modernismo, así como a la responsabilidad del arquitecto frente al bienestar de la comunidad. Esta posición es hartó frecuente en cuanto al desarrollo en otros frentes de la Modernidad, y se encuentra en las líneas de conducta del hombre urbano, en la adopción de métodos que le llevarán a conciliar lo nuevo con lo viejo, o a ocultar sus defectos.

“Surge a la luz el doble carácter científico y moralista del urbanismo moderno; se delinea la particular combinación de impulsos que distingue tan bien la acción responsable de sus promotores y la subalterna o literariamente evasiva de los artistas de un período. 546

Así, las propuestas de estos modelos urbanos se debaten entre la invención y la entelequia, ya que la mayor parte de ellos no fueron realizados

por presentarse de manera desproporcionada a sí mismos y a los demás, y no convencer debido a su naturaleza radical que se distorsionaba aún más por las agudas realidades del entorno donde fueron propuestos. Aún así, persistía el cambio del modelo histórico y de la sociedad por vías de la técnica y la tecnología, en tanto que las obligaciones que asumieron los profesionales-intelectuales ante la sordera deliberada de los grandes magnates de la industria y el comercio, proporcionarían la respuesta a la crisis de la ciudad en su conjunto de densidades y aglomeraciones, para lo cual la arquitectura sería la solución.

“La arquitectura es responsable del bienestar y la belleza de la ciudad. Ella es quien toma a su cargo su creación o su mejoramiento y es a ella a quien incumbe la elección y la repartición de los diferentes elementos cuya feliz proporción constituirá una obra armoniosa y durable. 547

Estos tipos de ciudad ideal se materializaron en el papel como propuestas tecnocráticas en aglomeraciones de carácter vitalista y autosuficiente de entre 6.000 y 12.000 habitantes que reproducen los esquemas doctrinales del CIAM, al habitar, trabajar, recrearse (cultivar el cuerpo y el espíritu) y circular (transporte) mediante la reproducción de modelos físicos, económicos y sociales conocidos, más con unos modelos urbanos y edificios que se reproduciría a lo largo y ancho del territorio, al igual que unas condiciones tipológicas de ubicación y funcionamiento de infraestructuras y servicios administrativos, que corren paralelos a los denominados centros cívicos. La implementación de estos modelos no responde a las iniciativas culturales ni económicas de sus habitantes, ni a la reorganización y el crecimiento de la ciudad, pues solo crearon la necesidad de generar organismos de planeación municipal y de planificación territorial. Por su parte, los modelos resultantes, desprovistos de su radicalidad, se vieron modificados hacia contenidos híbridos o concertados por la sociedad y las autoridades, así como muchos otros

<sup>545</sup> (432) **Sert, José Luis**. Can our cities survive? : an ABC of urban problems, their analysis, their solutions. Cambridge : Harvard University Press ; London : H. Milford, Oxford University Press, 1942. Pág. 1. Cita del reporte de Cornelis van Eesteren en el quinto congreso del CIAM.

<sup>546</sup> (433) **Benevolo, Leonardo**. Le origini dell'urbanistica moderna. [trad.] Floreal Mazia. Madrid : Celeste Ediciones, 1963, 1994. Pág. 56

<sup>547</sup> (194) **Giraudoux, Jean y CIAM**. La Carta de Atenas : discurso liminar de Jean Giraudoux. Buenos Aires : Contemporánea, 1957. Pág. 138

tipos que poseen una naturaleza similar. Estos correspondieron con las nuevas categorías de hábitat multifuncional que reflejaron el progreso material y su adecuación al mundo industrial, así como son las unidades residenciales la ciudad satélite o los sectores mono-funcionales.

Las propuestas elaboradas para alcanzar la ciudad racional son las que provienen del campo de la experimentación, ya que el racionalismo es un sistema en permanente crisis que debe acudir a innumerables procesos de comprobación que le otorguen seguridad a sus intervenciones. Los procesos adoptan una serie de modelos que se debaten entre la primacía de la forma o de la función. En este caso, la arquitectura racional acoge modelos orientados por su naturaleza a la función, situación que le ha generado no solo el conflicto con los tejidos preexistentes, sino con cualquier variable no funcional. La solución ha sido definir el modelo con variables independientes, no relacionadas entre sí, en tanto que la ciudad de las medidas y las proporciones pueda articular favorablemente las dimensiones humanas, culturales, ambientales, económicas y circunstanciales en su carácter científico <sup>548</sup>.

En estos casos, la supervivencia del modelo racional es posible porque, aparte del concepto funcional que acoge los instrumentos y los métodos que permiten la densificación y la utilidad económica, se aplican otras variaciones del ideal de la ciudad racional como son la especialización y la utilización de sus capacidades productivas; aunque, en el seguimiento que se ha hecho de la urbe congestionada, el modelo vigente y

dominante es el que acoge las diversas variables en dimensión, escala y contenidos que soportan las claves económicas de la ciudad. En este caso, se trataría de la ciudad de las funciones que dominan las interacciones que animan el progreso de la urbe, subordinando la forma que se hincha y se deforma por los instrumentos de aplicación técnica y metodológica que hacen posible que la población y sus necesidades se realicen de acuerdo con el tipo sociopolítico vigente.

Aunque la congestión, como instrumento y fenómeno, pertenece a la urbe modernista, esta solo aparece como un acontecimiento negativo o una deformidad, y se encuentra referenciada ya sea en artículos o en los manifiestos de la Modernidad <sup>549</sup> que señalan su culpabilidad o su responsabilidad en las irregularidades que afectan los tejidos urbanos. De igual manera, el desconocer la injerencia de los mecanismos del suelo y del capital en la ciudad moderna, que básicamente es un tejido aglomerado, es ennoblecer irresponsablemente el racionalismo en su purismo, ya que este está enfocado en denunciar la ciudad del pasado y el presente, así como a sublimar las actividades pasivas o lúdicas en las que sus propuestas residenciales o de servicios, realizadas en poblaciones con baja densidad, homogéneas y estructuradas, se encuentran instituidas y proyectadas eficientemente en una sociedad urbanizada, propia de algunos países y regiones que no atraviesan o desconocen las crisis o el estrés de las aglomeraciones, ya que estas propuestas racionales deben darse en forma de modelos urbanos y residenciales más flexibles de acuerdo con sus discontinuidades en algunas latitudes donde persiste la

---

<sup>548</sup> Un ejemplo de la ciudad racional y de los modelos que han surgido por su voluntad formal y funcional es la *siedlung* alemana. Este conjunto residencial cuenta con variables independientes, no relacionadas directamente con las teorías funcionalistas más radicales que la separan claramente de un racionalismo positivista y objetivo. Tal como lo plantea A. Rossi en *La arquitectura de la ciudad*: “La teoría urbanística sostenida por los racionalistas está compendiada claramente, al menos por lo que atañe al aspecto residencial del problema, por la *Siedlung*, la cual probablemente es un modelo sociológico antes que un modelo espacial (257) **Rossi, Aldo**. *Scritti scelti sull'architettura e la città*, 1956-1972. [trad.] Francesc Serra i Cantarell. Barcelona : Gustavo Gili, 1975, 1977. Pág. 144

<sup>549</sup> En los principios de urbanismo de Le Corbusier de 1925, encontramos el ejemplo de lo que supone la malformación causada por la congestión en la ciudad. “En un gran

número de puntos de París estratégicamente importantes se está demoliendo actualmente una enorme cantidad de casas que amenazan ruina para levantar ‘buildings’ en los terrenos que ocupan. Se deja que esto suceda, se deja que, sobre la vieja ciudad que asesina la vida, crezca una nueva ciudad que asesinará la vida tanto más infaliblemente cuanto que forma auténticos nudos de congestionamiento sin transformar de ningún modo las calles. Esta estéril operación sobre el terreno del centro de París es como un cáncer al que se permite ahogar el corazón de la ciudad. El cáncer matará la ciudad. Dejar simplemente que esto suceda representa una dejadez incomprensible en la hora de peligro que las metrópolis atraviesan actualmente”. (434) **Conrads, Ulrich**. *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts*. (Programas y manifiestos de la arquitectura del siglo XX.). Barcelona : Lumen, 1964, 1973. Pág. 142



segregación social y la cohabitación, donde no existe continuidad y reproducción de los procesos, y donde cada trabajador posee razones de esparcimiento y movilidad, así como espacios de alojamiento inapropiados, con tensiones y defectos, sin normas o esquemas que condicionen su existencia.

Los tipos exploratorios de la Modernidad son definidos como procesos prácticos que se autoevalúan constantemente, que llevaron un modelo pedagógico a ser un modelo de planificación de influencia universal con el que se buscaba el ideal formal en su estructura. Esta exploración está basada, en un primer instante, en el entramado geométrico, para luego pasar al desarrollo de bloques individuales en altura, en donde se dan unas mayores implicaciones económicas y sociales, más por cuenta de la evolución de una cultura social materialista que por las técnicas productivas y de organización. De esta manera, encontramos definiciones e ilustraciones exhaustivas de todo lo que atañe a la ciudad, desde los “barrios de habitación modelo” hasta el estudio de la urbe como “modelo biológico”<sup>550</sup>, en las que la forma urbana y arquitectónica tiene el protagonismo y el reconocimiento debido a la creación de modelos regulares de relación social y económica que, consecuentemente, produce sistemas urbanos de actividad y representación, tanto los producidos por el medio urbano cuando es habitado y sus formas son consolidadas por el paso del tiempo, como los que crea el medio social cuando este crea modelos a partir de una finalidad y unos significados evidentes, como un producto del modelo racional, en un lenguaje y unos contenidos correctos que actúan en el tejido de la ciudad y modifican elocuentemente a la población.

---

<sup>550</sup> La colectividad o la sociedad es una distribución ordenada de personas que funcionan dentro del complejo urbano en donde se realizan procesos de cooperación, asimilación y conflicto en los cuales, por efectos de la rivalidad cultural y económica, la ciudad se organizaba, creando formas y modelos que identificaran este proceso, tal como lo refiere L. Reissman en su texto *El proceso urbano sobre las ideas de Robert E. Park*, sociólogo urbano estadounidense. “Park no era el único que interpretaba la sociedad como ‘una especie de «organismo social»’, aunque no se puede afirmar que adoptara completamente una concepción orgánica de la sociedad. Algunos sociólogos, durante las primeras décadas de este siglo, fueron atraídos por las ciencias biológicas, en las que veían un modelo para poder organizar su propia ciencia. Algunos llevaron

Por otra parte, la forma por sí misma no puede asumir las contingencias de la complejidad social ni de sus propósitos. Por tal motivo, la unificación del conjunto de valores generales de la sociedad en el diseño urbano y arquitectónico no es posible en la práctica, porque, para su realización, deben actuar tanto las variables técnicas, científicas y circunstanciales como la totalidad de las herramientas y los métodos de concentración máxima, como son la congestión y la densidad. Así, el modelo deja de ser un ideal formalista para asumir necesariamente la totalidad de las características funcionales que producirían la alteración o la transformación de su fisionomía, con el fin de acomodarla al gusto general y a la conveniencia pública. Según esto, la modelación de los sectores urbanos y de la arquitectura sería intencional y proyectada por las exigencias de la economía y el beneficio general ante la imposibilidad de su idealización.

La urbe, por necesidad, tendría que obedecer a un orden interno, a una serie de causas evolutivas que seleccionan y organizan la ciudad de acuerdo con una forzosa adaptación al medio, así como con una inevitable clasificación que elige las entidades, los organismos y sus componentes de manera natural, un procedimiento que está cercano al darwinismo social. Para ello, tiene que utilizar los mecanismos de la congestión, la densidad y el aumento del tamaño, en los cuales imperan las leyes de selección y la supervivencia, así como sucede en los procesos evolutivos de la naturaleza. De esta manera, lo importante es la realización de un modelo consistente en el que impera la racionalidad de las decisiones y los métodos que acompañan una inevitable e indeseable competitividad social, así como una arriesgada rivalidad económica que

la analogía al máximo; la sociedad era vista como un organismo viviente que funcionaba según el proceso vital de todos los organismos [...] Resultó evidente que Park, sus colegas y estudiantes de Chicago habían dado el estímulo más prolífico, y seguro, al esfuerzo de investigación que la sociología había conocido hasta entonces. Habían enriquecido la literatura sobre la ciudad con teorías de estructura urbana, procesos urbanos, y psicología urbana”. (285) **Reissman, Leonard**. *The Urban Process: Cities in industrial societies* (El proceso urbano : las ciudades en las sociedades industriales). [trad.] Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB. Barcelona : Gustavo Gili, 1970. Pág. 109 - 110

surgió debido a la escasez de medios y recursos, por lo que los lotes urbanos son escasos y costosos, las normas urbanísticas imponen límites restringiendo el libre desarrollo de la ciudad, y el poder adquisitivo se ve menguado por múltiples eventos o realidades. Es en estos entornos de supervivencia, que son la faceta más evidente que ha tomado la ciudad contemporánea, donde sobresalen las categorías funcionales de adaptación como la congestión, que ha evolucionado como una herramienta abstracta más de las múltiples que han surgido para facilitar la división de los recursos y las actividades en la ciudad del capital.

Un ejemplo de esta parábola de la urbe como un factor similar al ecosistema, lo encontramos en los estudios ecológicos de la ciudad, impulsados hacia principio del siglo XX en las ciudades norteamericanas, en especial en Chicago, en los que la urbe era un “medio”, similar y a la vez opuesto al entorno natural. La principal característica de esta analogía es que los modelos de la naturaleza no necesitaban un propósito determinado para evolucionar y crear condiciones adecuadas a los seres vivos, mientras que la sociedad urbana presenta estos modelos regulares condicionados por una relación compleja entre el habitante y su contexto, en la que, por más artificiales que puedan ser, estos comportamientos, presentes en la naturaleza, obedecen a la misma esencia del individuo que vive y comparte en sociedad, pero tal esencia llega a desconocer las complejidades, la motivación y la información sobre la misma sociedad urbana y la dificultad de implementar modelos apropiados.

Esta visión la podemos encontrar en el texto *El proceso urbano*, que está basado en el estudio ecológico de la ciudad y en el estudio comparado en el que se indican las diferencias más notables de la sociedad urbana con respecto a otros sistemas, en donde se divide en dos la esencia del medio construido, en naturaleza y artificio, así como las consecuencias culturales por la falta de conocimiento real sobre el sustrato social y urbano al momento de plantear teorías urbanas o modelos de comportamiento:

La ciudad desborda los instrumentos técnicos que posee el sociólogo, y su total dimensión como contorno social no ha sido captada. El completo alcance de los hechos urbanísticos atañe a un amplio número de campos: demografía, sociología, economía, política, psicología, arquitectura, ingeniería, sin mencionar las ciencias vivas [...] la ciudad es una creación anti-natura que destruye al hombre. Lo que observan es bastante real: hacinamiento, inmoralidad, artificialidad, apatía y todo el resto de un largo y triste inventario de problemas. Pero lo que quisieron implantar en su lugar es irreal: un idilio rural o una utopía urbana. La solución no está en ninguno de los dos extremos. Pero tan vehementes han sido estos críticos en dar su punto de vista que han perdido el sentido de la objetividad. Como consecuencia de sus descripciones, en gran parte continuamos criticando la ciudad más a menudo de lo que la elogiamos, insistiendo más en sus defectos que en sus ventajas. 551

El exponer aquí estas dicotomías entre lo artificial y lo natural, entre lo contingente y lo improbable, que forman parte de las condiciones que ha establecido la cultura contemporánea con respecto a los motivos que impulsan su desarrollo, como a las explicaciones y hasta las justificaciones que permiten que la ciudad posea unas determinadas configuraciones u organizaciones en lo arquitectónico, lo urbano y lo social. En este caso, se aborda la similitud y la diferencia en el dominio de la ciudad sobre la naturaleza. Esto obedece, en gran parte, a una devaluación sistemática de los contenidos del medio ambiente y a un acercamiento y una homogenización de los principios que están presentes en ambos sistemas, entre el medio poblacional y el entorno, en hacerlos equivalentes, pero forzando su identidad para satisfacer la demanda de la sociedad hacia lo natural, sin que medien diferencias ni contradicciones profundas, cuyo objetivo es la transformación en un sistema de valores que se orienten preferentemente hacia temas más urbanos.

M. Castell, en su texto *La cuestión urbana*, identifica ideológicamente el contenido de lo urbano como sociedad y como cultura, otorgándole a

---

<sup>551</sup> (285) Ibid. Pág. 114

la ciudad idénticas propiedades a nivel de la complejidad de la naturaleza y sus relaciones ecológicas y ambientales:

“Cuando se habla de “sociedad urbana” no se trata nunca de la simple constatación de una forma espacial. La “sociedad urbana” es definida ante todo como una cierta cultura, la cultura urbana, en el sentido antropológico del término, es decir, un cierto sistema de valores, normas y relaciones sociales que poseen una especificidad histórica y una lógica propia de organización y de transformación, Dicho esto, el calificativo “urbano”, adherido a la forma cultural así definida, no es inocente. Se trata claramente, como hemos ya señalado, de hacer que la hipótesis de la producción de la cultura connote la idea de naturaleza o, si se prefiere, de un sistema específico de relaciones sociales (la cultura urbana) connote un cuadro ecológico dado (la ciudad).<sup>552</sup>

De esta manera, la modelación en la arquitectura y en la ciudad está ajustada a las necesidades generales de la sociedad, que se identifica como un ente complejo, y para la cual la construcción de los objetos y la comprensión de sus circunstancias se han establecido de acuerdo con relaciones cercanas a los modelos naturales, a las formas comunitarias en medidas y patrones y a los aspectos referidos a la evolución natural<sup>553</sup>. Así mismo, estos sistemas que cimientan y levantan la ciudad han adquirido su justificación de las propiedades universales del racionalismo, tanto útiles como pragmáticas, de los elementos de la ciencia y la mecánica para propósitos concretos y disposiciones comprobables, pero, al ser todo igual y estar bajo los mismos principios de equilibrio,

<sup>552</sup> (237) **Castells, Manuel**. La question urbaine. [trad.] Irene C. Oliván. 17. México : Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008. Pág. 95

<sup>553</sup> En el texto Evolución y verdad desnuda se relaciona la evolución del individuo, el conocimiento y la sociedad bajo el enfoque darwinista. Así, esto es visto como un proceso de interacción entre el ser y su medio físico que ha producido modelos físicos y de comportamiento. Así mismo, se establece que dicho proceso no es exclusivo de un lugar, sino que se puede transmitir al desarrollo de otros individuos y otros entornos por medio del conocimiento. “La ciencia es producida por seres humanos; es decir, por seres que usan sus cerebros en cooperación social. Esos cerebros son el resultado de una larga historia evolutiva, como lo es la inclinación a formar grupos para resolver

armonía y reversibilidad, esta pierde vigencia y autoridad, pues resulta un “modelo del conocimiento” en el que los rasgos que definían los límites de las cosas y sus particularidades se diluyen al suprimir su esencia y sistematizar sus actividades.

Algo de similar naturaleza lo encontramos en los textos que critican la Modernidad como la lucha de contrarios que se afianzan en su posición de predominar el uno sobre el otro, pero que se encuentran asimilados a los mismos procesos evolutivos, a las mismas naturalezas y a los mismos valores subjetivos y racionales, tal como expresa M. Touraine:

El movimiento obrero, y sobre todo el pensamiento socialista, son tan francamente historicistas y naturalistas como los industriales y los financieros, adeptos al darwinismo social, que creen que el mundo, gracias a la técnica y la inversión, marcha hacia la abundancia y la felicidad. <sup>554</sup>

Al precisarse la ciudad, sus edificios y los sectores urbanos, estos obedecen a modelos de organización espacial que se autoevalúan y se orientan de manera formal o funcional. Podemos encontrar referencias tipológicas, morfológicas o artísticas, entre otros factores, como contextos que se acercan más a la evolución científica que a un contingente en sus procedimientos, ya sea por formar parte de un proceso verificable, en el que lo artístico estaría presente en su evolución como componente de un medio social que fluctúa entre la técnica y la cultura, que si bien es definido como artificial, se orienta por fenómenos propios de la sociedad en su búsqueda del equilibrio a medida que esta avanza a partir de

una variedad de problemas. Es plausible suponer, entonces, que la capacidad de conocer, y la capacidad de organizarse socialmente para conocer, pueden tener alguna base biológica. Y por consiguiente, parecería que la biología podría ofrecer alguna guía para entender la naturaleza del conocimiento empírico”. (435) **Munévar, Gonzalo**. La evolución y la verdad desnuda : un enfoque darwinista de la filosofía. [trad.] Jorge Enrique Senior, Boris Salazar José Joaquín Andrade. Barranquilla : Ediciones Uninorte, 2008. Pág. 5

<sup>554</sup> (262) **Touraine, Alain**. Critique de la modernité. [trad.] Alberto Luis Bixio. 2. México : Fondo de Cultura Económica, 1992, 2006. Pág. 236

su experiencia, como unos procedimientos enfocados a la productividad y a la utilidad urbana.

Estos procesos evolutivos, que dan como consecuencia unos modelos arquitectónicos y urbanos de validez universal, presentan cualidades artísticas y utilitarias cuya condición, desde el siglo XIX, es acercarse a la perfección de sus medios y de sus resultados, ya que valen tanto para las comunidades urbanas como para explicar la naturaleza de las cosas en el marco del conocimiento y la ciencia. Esta ideología que justifica las acciones del hombre en la ciudad se transforma en la guía general del comportamiento de los objetos urbanos y de la población, de acuerdo con la práctica y la aplicación sistemática de las teorías racionalistas. Estas definiciones están cercanas a las propiedades de la congestión, en cuanto a que esta, al ser moldeable y cuantificable, también obedece a los procesos evolutivos que se encuentran determinados por las capacidades humanas y el orden causal, no siendo solo un mecanismo instrumental complejo que se convierte en espacios contruidos por la progresión de la colectividad al aumentar en su densidad, sino que también es un “patrón” de objetivos y medidas que crece más allá de las expectativas técnicas para concentrar actividades urbanas de naturaleza homogénea o múltiple, a medida que se trasforma y se perfeccionan las categorías espaciales que, como cualidades propias de la congestión, también están basadas en la experiencia que otorga la fenomenología urbana, pues, a medida que la urbe se va especializando, esta inevitablemente va progresando.

En este caso, la modelación es la adaptación funcional a las más recientes demandas de una sociedad industrial, y utiliza prototipos adecuados a sus necesidades, los cuales se encuentran orientados y condicionados por la aplicación de medios como la congestión. Estos recursos guían las acciones y los contenidos de esos espacios arquitectónicos o urbanísticos que deben ser utilitarios y eficaces para la actual ciudad contemporánea. Los cuales, por principio, se deben saturar de funciones y densidades, para lo cual siempre se necesitarán mayores dimensiones y

magnitudes físicas. Esto ha permitido que la arquitectura sea suplantada por las técnicas y que estas asuman el rol de la arquitectura. Con ello, se facilita que los procedimientos y las operaciones que hacen posible la construcción del espacio se normalicen y se racionalicen, para que haya, en las construcciones, una mayor sistematización que oriente el sustrato urbano hacia una mayor segregación económica y social, debido al aforo masivo de personas y actividades.

La modelación urbana se ha asimilado a la homología. Según esta definición de los estudios comparados en las ciencias, esta sería “de aquellos órganos que tienen el mismo origen embriológico aunque no presenten la misma morfología y función”<sup>555</sup>. Todo lo gestado por la ciudad, u originado por las estructuras urbanas, sean espacios privados o públicos, infraestructuras o demás equipamientos ligados a la metrópoli, tendrían la misma genética u origen evolutivo que condicionaría las formalidades y las regulaciones de cualquier nuevo espacio que se construyera. Así, siempre persistiría la inclusión de modelos formales o funcionales cada vez más ligados a las actividades aglomeradas o congestionadas, debido a que los procesos urbanos poseen orígenes comunes que tienden a intensificarse por ser aceptados por la misma comunidad en vista de sus necesidades, así estos no tengan que ver con los usos y las tipologías que ha adquirido la ciudad a lo largo de su historia, sino con los procedimientos y las costumbres que actúan en el desarrollo de las nuevas estructuras.

Un ejemplo de ello son las diversas escalas y proporciones que poseen determinados lugares de la metrópoli en los que se localizan diversos patrones culturales que conservan el código genético de la memoria urbana, sean estos físicos o conceptuales, como las plazas cívicas, los grandes aforos institucionales, la escala o las maneras de intervenir el espacio. Estos procedimientos han estado presentes desde el origen mismo de la ciudad, que se ha denominado como un espacio homogéneo, por sus propiedades intrínsecas y debido a la relación de las partes con el todo. De la misma manera, los espacios urbanos que se realicen

---

<sup>555</sup> (436) **Curtis, Helena, y otros.** Biología. Buenos Aires : Editorial Médica Panamericana, 2000.

en el futuro mantendrán las mismas condiciones de participación sociocultural en accesibilidad y funcionalidad, aunque sus formas y sus contenidos sean diferentes.

En el caso de la modelación urbana por vías de la saturación de sus contenidos, algunas ciudades que surgieron antes del siglo XIX han optado por grandes espacios o zonas majestuosas e imponentes, llevando sus tradicionales condiciones culturales a nuevos niveles de convergencia y utilidad social en los que los modelos deben transformarse por las expectativas de crecimiento o por la búsqueda consciente de una nueva monumentalidad. A esto hay que agregar el ascenso de las nuevas condiciones de ordenamiento y configuración urbanas impulsadas por los intensivos medios de producción, el tamaño que estaba adquiriendo la urbe y por la homología figurativa que resume el aumento de las dimensiones urbanas. Así, el perfeccionamiento de la reciente metrópoli se vio condicionado por sus modelos de origen o de referencia, los cuales identifican ese crecimiento con la búsqueda de nuevas virtudes culturales afines con su capacidad de desarrollo. La ciudad de Washington del mayor L'Enfant o la ciudad de Viena en el plan Stubben<sup>556</sup> son ejemplos de ello, pues las modelaciones se convirtieron en acciones conceptuales, más que físicas o formales, a partir de las que se desarrolló un urbanismo refinado y disciplinado, debido a la flexibilidad de los modelos

---

<sup>556</sup> Representante de la ciudad burguesa y de sus valores más próximos, Joseph Stübben condensa, en sus proyectos y en su obra teórica, la ideología burguesa apoyada en modelos racionales como lo ineludible del plan regulador en la construcción de la ciudad, donde se expresa la importancia de la propiedad y los enlaces económicos que hacen posible el desarrollo urbano hacia la formulación disciplinada de un modelo. “La obra de Stübben es, en gran parte, una selección y discusión de organizaciones urbanas típicas, sobre todo decimonónicas, propuestas explícitamente como modelos resolutivos para una serie de ordenaciones interiores y exteriores de las ciudades, vistas por categorías de problemas. Si bien no faltan referencias precisas al modelo global de la organización urbana, la enorme influencia ejercida por Stübben se debe, precisamente, a su capacidad de aislar referencias adecuadas para soluciones técnico-estéticas específicas, inmediatamente aplicables, exentas de veleidades y de dudas ideológicas, que reflejan la imagen de la competencia profesional y acreditan la certeza de los resultados”. (437) **Sica, Paolo.** Storia dell'urbanistica. Il Novecento. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1978, 1981. Vol. 1. Pág. 43

históricos que presentaban características constantes e invariables que fueron adoptadas diligentemente.

Posteriormente, las ciudades norteamericanas, debido a sus necesidades demográficas, físicas e ideológicas, se encontraron con otros prototipos de modelaciones historiadas, en este caso, las conocidas ciudades de tipo renacentista, la *city beautiful* o neoclásica, o la *garden city*<sup>557</sup> de orientación inglesa, entre otras. Por su parte, los modelos hacen referencia a esquemas y categorías formales y culturales de proyección emblemática y revitalizadora, así como a una anhelada visión de progreso y de cultura ancestral de influencia colectiva. Esta concepción colectiva del futuro urbano de las ciudades cuenta con objetivos básicos que son esencialmente significaciones fundamentales del entorno social para que este pueda funcionar con base en una identidad, ya sea falsa o verdadera, sin ser críticas, solo siendo distintivas en unos componentes claros y elementales, a partir de los cuales se adopten grandes avenidas, parques y tipologías edificatorias acordes con un modelo anhelado, así como una iniciativa del medio colectivo que estaba latente desde las primeras fundaciones urbanas del territorio norteamericano. Con ello, las nuevas arquitecturas formuladas en estos nuevos entornos son elaboradas por los dominios de clase, y en ellas predominan los proyectos o las arquitecturas como medios-fines en los que imperan los métodos

<sup>557</sup> Letchworth Garden City es la primera de las ciudades jardín realizadas originariamente en Inglaterra por Raymond Unwin y Barry Parker. En ella, se condensan de manera decidida el potencial urbanístico de formas más cercanas a un modelo ligado a la naturaleza. En el caso norteamericano, este no se materializó de la forma debida, acogiéndose como una idea que tuvo algunos resultados positivos, pero no era eficientemente productiva social ni económicamente ante los ojos de sus promotores. “A.T. Stewart, quien inició la construcción de Garden City, la dedicaba francamente a la gente acomodada. Tenía casas grandes en torno de una catedral, escuelas y un parque público y estaba bien conectada por ferrocarril. Nunca maduraron los proyectos concernientes al control y a la industria que habían dado algún carácter orgánico a poblaciones de esa especie, las que continuaron siendo suburbios para dormir, habitados por la pequeña porción de la población metropolitana que menos necesitaba servicios”. (284), **Burchard, John Ely y Bush-Brown, Albert.** The Architecture of America ; a social and cultural history. [trad.] Victorino Pérez. México : Editorial Letras, 1911, 1963. Pág. 350

utilitarios, debido a que las aspiraciones sociales eran, de forma general, una trasposición de moldes, independientemente del uso que se les diera a estas edificaciones o a las actividades que se necesitaran desarrollar en estos escenarios o superestructuras.

La modelación resultante, después de la organización y composición física de los modelos históricos pasados o recientes, es orientada en torno a las funciones por medio de los usos de las densidades, del automóvil, del peatón, etc., debido al abandono de las jerarquías sociales, culturales o territoriales de la ciudad. Todo esto debido a la democratización del espacio urbano que conlleva a la vulnerabilidad del tejido metropolitano, a causa de las grandes dimensiones que iba adquiriendo el ente urbano. Allí, los modelos se han venido simplificando bajo formas democráticas que no presentan las mismas reglas y contenidos, debido a la uniformidad de las elecciones de los diversos moldes urbanos, así como a la manipulación constante de los repertorios formales existentes hoy día.

### 3.14 Ejemplo metodológico de modelación

La modelación de la arquitectura y la ciudad es la necesidad de reglamentar y de regularizar el suelo edificable. Este sistema de ordenamiento se impuso por la limitación de las herramientas proyectuales y el aumento de necesidades de articulación e integración económica por intermedio de un urbanismo planificado de orientación social. Esta nueva estandarización surgió de las deficiencias investigativas y las carencias físicas de los conjuntos urbanos que no contaban con la especialización de la vivienda de habitación. Por ello, se dio la obligación de organizar modelos residenciales hacia un orden y control deliberado que pretendían establecer la máxima eficiencia de los recursos disponibles

para proyectar viviendas “adecuadas” en una serie de modelos constituidos por recientes grupos investigativos, ligados a los ministerios, a las universidades y a las iniciativas planteadas por las nuevas orientaciones propositivas y metodológicas en la ciudad.

Este reconocimiento de la urbe provino de las nuevas valoraciones que se realizaron a través de la ejecución de las técnicas urbanísticas en nuevos modelos de organización territorial. Así, la transformación del tejido urbano por vías de la política higienista, que modificó el ordenamiento geofísico de la ciudad y creó nuevos tipos edificatorios, es un ejemplo de esto.

“La competencia de los reglamentos decimonónicos se limitaba a las exigencias desde la ciudad a la arquitectura, a la fachada de los edificios. La creciente preocupación por la habitabilidad lleva a un protagonismo creciente de la higiene en los reglamentos de edificación. Con ello, se extienden las prescripciones sobre el tamaño y forma de los patios, de las aberturas o volumen de las estancias, poniendo el acento en la consecución de luz y aire dentro de las viviendas. Entre los reglamentos de este tipo cabe destacar las *by-laws* que modelan extensiones suburbanas de varias ciudades inglesas, o la ordenanza berlinesa de 1853, que conforma el conocido modelo de las Mietkasernen. En ambos casos, una particular regla preocupada por la higiene acaba constituyendo la responsable directa de la forma de la arquitectura y la ciudad resultante. 558

Se trata, pues, de la ciudad postindustrial y su manejo a gran escala, abordado básicamente por las autoridades civiles mediante la transformación del sustrato de la urbe y su cobertura social, desde la planificación y la creación de nuevos lugares de residencia, en donde actúa una variedad y una diversidad de parámetros sobre la ciudad, que hacen necesaria su racionalización para su puesta en práctica. Con ello, los sis-

---

<sup>558</sup> (438) **Cantero, Ricardo Anguita y Lemps, Xavier Huetz de.** Normas y prácticas urbanísticas en ciudades españolas e hispanoamericanas, siglos XVIII-XXI. Granada : Universidad de Granada, 2010. Pág. 30



temas funcionales, no solo los residenciales, se condicionan en operaciones de organización que también entran en juego con las recién abordadas fenomenologías socioculturales, su influencia y su reafirmación en los diversos aspectos relacionados con la vida en comunidad, ya que estos han contado con una posición destacada en el desarrollo psicosocial del individuo en la urbe. Esta posición establece el predominio de la participación de la sociedad en la elaboración del hábitat, lo cual hace necesarios los estudios y las estadísticas que corroboren esas necesidades colectivas de vivienda, espacio público y áreas libres en las propuestas de crear ciudad, ya sea a partir de las carencias o las deficiencias económicas, o del exceso de rentabilidad de una economía urbana floreciente en la que se obtienen los posibles planteamientos para elaborar una vivienda de habitación más adecuada al hecho de vivir o residir en lugares que presentan realidades cada vez más globales.

Existen otros cuestionamientos que se han sumado a las deficiencias de los modelos de la ciudad, como es la insuficiencia de recursos familiares, las orientaciones políticas, el mal estado acelerado de las infraestructuras de la ciudad y la decadencia de las zonas urbanas, etc. Así, los planes generales proyectados sobre la ciudad, durante el siglo XIX y XX, eran los de proveer un espacio habitable adecuado sobre unas mínimas condiciones arquitectónicas y urbanísticas, en donde, por necesidad, deberían existir nuevos usos amalgamados con las áreas residenciales, definidos en las recientes investigaciones sobre la revisión histórica y los estudios de aportación metodológica al sistema socio-urbano.

Así, las viviendas se modelan de acuerdo con las deficiencias existentes, ya sea en espacio, condiciones de habitabilidad, recursos financieros o técnicas constructivas. La modelación, el intercambio entre lo nuevo y lo viejo y entre la tipología arquitectónica y la urbanística y su saturación de contenidos surgen como los procedimientos para conciliar las inevitables carencias del entorno de la vivienda y sus esquemas de formación y de organización. Todas estas variables se sopesan desde el mismo planteamiento inicial, en el que la congestión es uno de los re-

ursos para ampliar las estrechas condiciones dadas, así como los exigüos medios territoriales, económicos, técnicos o conceptuales que actualmente se presentan y definen su potencial configuración.

La ciudad consolidada y estructurada de acuerdo con los esquemas del pasado es el principal obstáculo en la implementación de los nuevos procedimientos de planificación, en tanto que la incorporación de modelos alternativos puede llevar a la conciliación con los modelos del pasado, y para tal efecto, se utilizan mecanismos como la congestión, que dilata las restricciones materiales y metodológicas de la arquitectura. Otro procedimiento consiste en desconocer los antiguos sistemas y sus productos urbanos, y poner en práctica todos los mecanismos de saturación del espacio, creando así nuevas condiciones arquitectónicas y urbanas (Fig. 321-323).

A partir de la pregunta ¿hay que construir y vivir en casas o pisos?, el Ministerio de Vivienda y Construcción de La Haya, en el año 1965, planteaba la manera de resolver el proceso de urbanización y construcción de viviendas en habitación, de manera masiva y de acuerdo con un proceso metodológico, empleando técnicas y recursos de toda índole para conducir de una nueva manera el problema de la vivienda. Este caso en especial corresponde a una iniciativa que se considera coyuntural de la época, entre las nuevas perspectivas del lugar y el cuestionamiento de la Modernidad, en la aplicación de términos científicos y sociológicos, cuyo ejemplo sería el *Manifiesto de Doorn* (1954), que enfatiza las complejas relaciones de la sociedad y su consecuente estudio, lo cual deriva en soluciones sensibles y pormenorizadas del entorno a construir:

“En los Países Bajos —al igual que en muchos otros países— los bloques de viviendas se han construido en un grado cada vez mayor desde la Segunda Guerra Mundial, también en ciudades más pequeñas y municipios rurales, donde previamente no se efectuó este tipo de viviendas. Como resultado de esto se plantea la cuestión de si esta forma de vivienda estaba de acuerdo con el tipo de

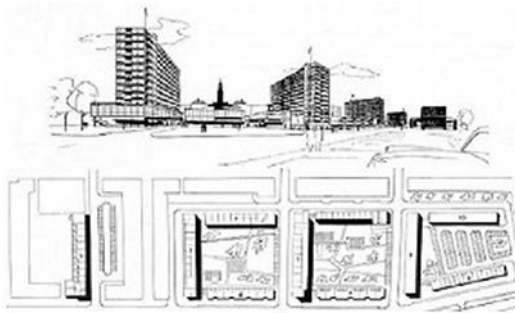


Fig. 321. Conjunto urbano Lijnbaan, Rotterdam, 1951-1966.



Fig. 322. Fotografía del Conjunto urbano Lijnbaan, Rotterdam, 1974.

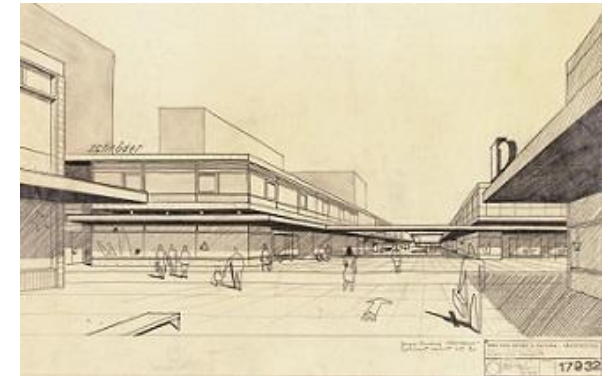


Fig. 323. Conjunto urbano Lijnbaan, Rotterdam, 1951-1966.

sociedad en el cual y para el cual fue construido, si no afectó demasiado el carácter social y físico de ciertos asentamientos y si las necesidades de vivienda de grandes sectores de la población no permanecerían sin cumplir. La ligera ansiedad que había surgido en este sentido hizo que el entonces ministro de Vivienda y Construcción en medio de 1955 solicitase al Instituto Holandés para la Vivienda y Urbanismo establecer un Comité cuya tarea sería “estudiar el complejo de problemas relativos a las diferentes formas de vivienda que se distinguen en función del número de plantas”. En la clasificación prevista se hace una distinción especialmente entre viviendas unifamiliares, bloques de pisos de 3 o 4 plantas sin ascensor, y edificios de varios pisos con más de 4 plantas. El Comité se dio a la tarea de estudiar los aspectos sociales, culturales, físicos, estéticos, técnicos y económicos del problema en su relación mutua. 559

La forma proyectada debería ser afín con las iniciativas sociales y la vivienda debía adecuarse al tipo de sociedad hacia la que iba dirigida la realización de un modelo que por tradición rechazaba el cambio de las estructuras socioculturales. La realidad obliga, por intermedio de los

instrumentos disponibles, en este caso la tipología, las normas morfológicas y el uso invariable de la tecnología, a condicionar la realización de los proyectos por medio de la conciliación social, la racionalización y la optimización de los recursos, que son las circunstancias adecuadas al proceso de congestionar el tejido urbano existente. Aquí, se aplica un cambio de procesos que consisten en masificar un área urbana sin un planeamiento adecuado y sin importar ninguna condición preexistente, con el ánimo de justificar y rentabilizar el suelo urbano. Para este fin, se proponen modelos socioculturales con los que se puedan atenuar las contaminaciones formales y funcionales, y que estas sean afines con la arquitectura ideal del movimiento moderno, sin las trabas metodológicas que presenta la intermediación de la congestión. Se trata, entonces, de modelos terminados y perfeccionados con los que se han superado los inconvenientes del pasado y con un estudio científico pormenorizado de todas sus partes, para después ser reestructurados de acuerdo con las condiciones medioambientales existentes.

“Con el enfoque teórico actual, también se debe tener cuidado para evitar razonamientos excesivos a partir de la realización de

<sup>559</sup> (439) **Netherlands., Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid.** Should we build and live in houses or Flats ? [trad.] set up in 1956 by the Netherlands Institute for Housing and Building at the request of the Minister of Housing and Building then in office Abridged English version of the report published in 1962 by the

'Committee Low-Building-Multi-Storey Building'. The Hague : Information Dept. of Housing and Building Ministry, 1965. Pág. 5

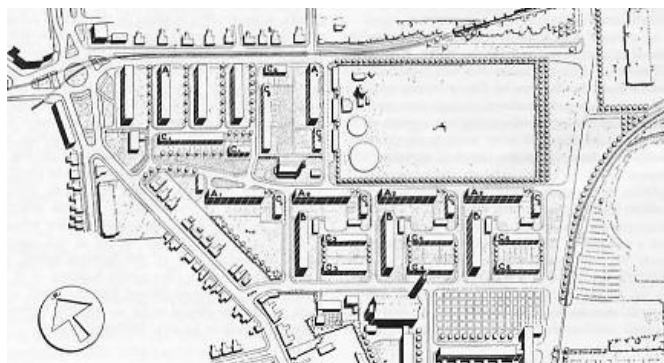


Fig. 324. Plano comparativo de dos conjuntos urbanos en donde se enfatiza por la eficiencia en el sitio, ya sea mediante las exigencias sociales en la concentración de edificios, la longitud de los bloques y la repetición de elementos similares que no están en armonía con otros intereses para una realización más eficiente.

las formas de la carcasa de la vivienda con sus imperfecciones. Un piso, por ejemplo, a menudo todavía tiene una superficie más pequeña que una casa de una familia, un hecho que puede afectar a la apreciación de este tipo de vivienda. Para asegurar una comparación adecuada de las dos formas de la vivienda, habrá que empezar por viviendas con la misma superficie. Por esta razón, el comité tiene el control de las posibles realizaciones existentes, evitando, como tratando de comenzar a partir de modelos puros. Por lo tanto, las consideraciones no se basan en las características a medida que estas se presentan en la práctica, sino de las propiedades inherentes al modelo y a la sociedad, por lo tanto, este inevitablemente se encontrará asociado con el tipo. 560

La imagen que ejemplifica la modelación extraída del documento del Ministerio de Vivienda y Construcción de La Haya expresa las condiciones de un proyecto que promulga la implantación de diversos tipos de vivienda, de alguna forma similares a los planteados por el movimiento moderno, cuya prefiguración da la idea de las modelaciones que se persiguen, exponiendo el informe de una serie de variaciones del tipo exploratorio, en el que se suceden correcciones en la forma y en la capacidad de habitabilidad de los bloques de vivienda. De igual manera, en este documento, se formulan nuevas opciones urbanísticas, entre las

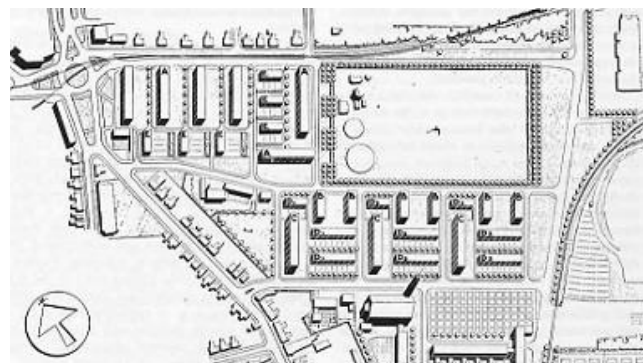


Fig. 325. Conjunto urbano Amstelveen, Suburbio de Amsterdam.

que se destaca el acceso y la disponibilidad de un área privada, el contacto visual o la vivencia del espacio fuera de la vivienda, la eficiencia del contexto y las demandas prácticas de la agrupación, así como las características formales y físicas del bloque de viviendas, su capacidad espacial y su longitud (Fig. 324-325).

Estas circunstancias remiten a que las agrupaciones de vivienda se encuentran concebidas sobre la articulación con la ciudad ancestral, ya que persiste una percepción de continuidad, así esta no se encuentre físicamente presente. Esto sucede porque los modelos de urbanización y de ciudad presentan un estrecho acercamiento entre ellos y una clara relación entre las técnicas y la socialización de sus logros, en tanto que el modelo propuesto, abstracto y que sintetiza en formas eficientes los logros de la manzana, por más disímil que sea, se encuentra unido al núcleo de las prácticas urbanas que se han convertido en rutinas por el paso del tiempo. Estas preexistencias de la escala, la proporción, los hábitos y determinadas formalidades sugieren una expansión de la ciudad relativamente coherente y equilibrada entre los procesos y los sistemas sociales, tanto los de dominio de clase y economía como los alternativos y circunstanciales que se puedan presentar en la conjeturada evolución biológica de la urbe.

<sup>560</sup> (439) Ibíd. Pág. 14

Actualmente, dicho modelo de crecimiento no presenta una continuidad, sino todo lo contrario. Bajo el mismo tejido construido en el tiempo, compacto y relacionado, se elabora una desarticulación deliberada en su carácter y en su trascendencia colectiva. Esta persistencia del modelo mental de la ciudad como continuidad se ha visto modificada drásticamente al convertirse la arquitectura en un modelo de consumo, y de permear sus valores por la falta de una manifiesta objetividad urbana, ya que las edificaciones y sus valores formales y conceptuales puede estar en cualquier lugar y en cualquier momento. Esta “movilidad” de la arquitectura se hace patente con la inamovilidad del suelo urbano, pues el concepto de lugar ha ido perdiendo metódicamente la fuerza que un día estipuló y formalizó la arquitectura de un determinado medio colectivo. Ahora, en el sitio, emerge una suerte de situaciones complejas y generalizables en función de intereses propios de las aglomeraciones como la densidad, el mayor volumen posible bajo unas condiciones de rentabilidad y una franca congestión, como objetivos que han reconvertido funcionalmente las áreas residenciales y de servicios, deformándolos en más acciones y actividades simultáneas de lo que puede suceder en ellos y en el lugar. Pero este planeamiento acelerado, receptivo a unas bajas inversiones públicas y unas construcciones de mala calidad, en los que prima el carácter de inmediatez sin una reflexión crítica y metodológica, induce a la superposición de modelos, a la explotación intensiva del territorio y al aumento en la concentración poblacional o las funciones urbanas de manera significativa, determinando el futuro a corto plazo de los sectores.

Esta descripción de los acontecimientos del tejido urbano, consecuentes y razonables, es la que ha facilitado el desarrollo de la congestión, debido a la inflexibilidad del concepto de ciudad que se ha manejado, tanto por el exceso de virtuosismo de la ciudad ancestral como por la continuidad que la Modernidad ha hecho del pasado. Si las condiciones sociales y las variables económicas han prevalecido sobre la imagen y las cualidades de la urbe, es porque posiblemente solo unos cuantos dirigentes o administradores, así como unas políticas deformantes, han proyectado una ciudad desde el punto de vista de la producción, compañera de la concentración o de la aglomeración, lo cual ha permitido el cambio

de las iniciativas de la ciudad y su realización. Pero, tal vez, el resultado del tejido disgregado o disperso no es solo debido a la ciudad del rendimiento y la ganancia, ya que posiblemente esta evolución de la sociedad y el tejido urbano ha llegado a su punto de no retorno, a una evolución apriorística del modelo.

Esta involución, que también puede ser definida como una variación del modelo arquitectónico y urbano en la ciudad contemporánea, es similar conceptualmente a las saturaciones espaciales que se manejaban en la congestión primitiva, solo que ahora el modelo se ha depurado, sin que las intenciones originales cambien, ya sea la de desplazar el tejido urbano a las periferias, reubicar a la población trabajadora cerca de las fábricas, revalorizar los terrenos abandonados, trasladar las zonas industriales, crear nuevos modelos de socialización, densificar al máximo los tejidos urbanos creados *ex profeso* o crear nuevas concentraciones arquitectónicas como parte de una investigación o una metodología. Esto es debido a que las operaciones previstas, así como el resultado obtenido, se convertirán en espacios estandarizados, habituales a la sociedad que los acogerá como hechos rutinarios, ya que las edificaciones y los solares urbanos adoptarán espacialmente unas condiciones congestionadas.

Ejemplo de ello es el *Texas Medical Center*, una agrupación de hospitales y centros tecnológicos afines con la salud, una aglomeración que ejerce como un modelo especializado que no es autosuficiente y que, para compensar las deficiencias de la organización con los servicios básicos o terciarios, se encuentra unida a hoteles, galerías comerciales y oficinas por medio de un complejo entramado de autopistas. Los espacios exteriores e interiores resultantes obedecen a medidas preestablecidas y condicionadas por variables normalizadas, ya sea por las actividades científicas o técnicas que allí se realizan o por un sistema funcional sin un orden jerárquico importante. Así mismo, la forma de residir se da en condiciones dispersas y desarticuladas que se encuentran, por lo general, alejadas de los centros nucleares de servicios con una configuración urbana cerrada y autosuficiente. Esta concentración de viviendas es una evolución de los suburbios, que operan como conglomerados de viviendas, y es llamada suburbanización. En ella, el estándar de la

vivienda es la norma, pues posee un carácter inestable en lo constructivo y en lo comercial, por lo que su supervivencia en el tiempo es mínima, ya que obedece a parámetros de obsolescencia arquitectónica y urbana, debido esto a la desconfianza del mercado laboral y a su permanente fluctuación, pues no existe certeza ni arraigo con suelo, y surgen, cada cierto tiempo, nuevas maneras de ocupación del territorio que permiten mantener una serie de realizaciones inéditas que pueden llegar a poseer potenciales nuevas formas de configurar la ciudad en el futuro cercano.

Una de las razones de la corta existencia de los modelos urbanos es que las formas se agotan cuando los sectores de la ciudad y sus arquitecturas pierden capacidad simbólica, lo cual remite a la pérdida de cohesión de las organizaciones sociales y sus dimensiones culturales. De igual manera, estos sistemas físicos ya no dan repuestas a los drásticos cambios que se suceden en sus códigos, pues ya no cuentan con el reconocimiento público y se pone en tela de juicio el planteamiento y construcción de la ciudad por parte de arquitectos, constructores y la misma población civil, en tanto que los modelos urbanos son categorías transitorias, endebles y manipuladas por los intereses de la urbe, lo cual hace necesarias las controversias entre la arquitectura y el urbanismo, ya que esto moviliza ideológicamente y de manera proyectual y se encuentra a merced de los cambios financieros y especulativos de la ciudad.

Esta doctrina, que consiste en movilizar las fuerzas relativas y circunstanciales de los fenómenos urbanos, ha servido para impulsar una posición ambigua dentro de la arquitectura, en la que este relativismo entre sociedad y cultura permite la manipulación de los modelos, tal como lo observamos en el desarrollo de la ciudad después de la crisis de la Modernidad y en la serie de expresiones y de formas que revelan un agotamiento de la representación y de los sistemas científicos y técnicos, así como el surgimiento de una crítica como del aumento en la evaluación de lo realizado hasta ese momento. Esto lo encontramos en los textos que hablan de la realización inconclusa de la Modernidad y de la revisión de sus consecuencias, tal como se desarrolla en el libro de Stefano

Boeri, Sanford Kwinter, entre otros, que aborda las nuevas formas que ha adquirido la ciudad:

[...] el *downtown* postmoderno se apodera de todo lo consumible que la ciudad le ofrece, devora la calle y vomita las viviendas muy lejos de sus paredes de vidrio. Sin embargo, no hay ninguna contradicción entre las formas del agotamiento. Las nuevas ciudades de China y de la región del delta del río de las Perlas (las ciudades de Hong Kong, Ahenzhen, Guangzhou, Dongguan, Zhuhail) parecen ilustrar simultáneamente las diferentes tendencias, desde la planificación más masiva hasta la proliferación del decorado urbano más pintoresco [...] Las condiciones de fabricación de dichas ciudades dejan de articularse en problemáticas urbanas opuestas. Ahora pura y simplemente las acumulan, como si el sentido histórico de la contradicción ya hubiera sido definitivamente agotado [...].<sup>561</sup>

En este, caso no se trata solo de liberarse de los modelos o de las recientes configuraciones que había adquirido la ciudad, ya que existen otras condiciones políticas, sociales e ideológicas que habían hecho su aparición por los mismos efectos del fraccionamiento y la heterogeneidad de la sociedad en crisis y la Modernidad, en disonancia con sus logros, resultando, en parte, la negación de todo lo producido, por nuevos principios económicos y nuevas formas teóricas e instrumentales, hasta la apertura de nuevas técnicas que se caracterizan por representarse a sí mismas de una manera más. Estas posiciones disciplinares asumidas por los mismos arquitectos, teóricos e historiadores, evidencian el permanente escepticismo en que se encuentran los procesos urbanos y arquitectónicos en el periodo posmoderno, puesto que las actividades urbanas y arquitectónicas se presentan con una invariable ambigüedad en sus procedimientos ante la imposibilidad de definir con certeza sus transformaciones, las circunstancias y los fenómenos que ocurren en su entorno. Lo único que se identifica es la presencia de fenómenos como la congestión, la densidad o la concentración, hechos autónomos que se encontrarían en sintonía con la autonomía de la forma y la función, la

<sup>561</sup> (440) **Attali, Jean.** La Mutación como Superación. [aut. libro] Stefano Boeri, y otros. [trad.] Víctor Tenez. Mutaciones. Barcelona : Actar, 2001. Pág. 272-273



autonomía del proyecto y la autonomía disciplinar que impulsan la ya real exclusión o disolución del proyecto urbano integrado, de las nuevas interpretaciones u otras maneras de condicionar la ciudad a nuevas posturas que avalan o descalifican el proyecto moderno o los recursos de la historia.

### 3.15 Conclusiones del capítulo

La congestión, durante la etapa postindustrial, fue una solución no planificada a los problemas generales de la sociedad urbana emergente, un procedimiento teórico y metodológico para el fraccionamiento de clases y la hegemonía de grupos. Este procedimiento de intervención se adaptaría al sistema urbano de la producción y a las condiciones del hábitat artificial propio de las “ciudades negativas”, como aquellas que reafirmaron los valores de la individualidad, la homogeneidad y la “normalización” de las operaciones especulativas. Las principales contribuciones de este singular método racional son la organización sustancial del espacio, la reducción del tamaño del alojamiento para su masificación y uniformar las soluciones por más independientes y favorables que estas fueran, ya que, a pesar de haber soluciones a las problemáticas sociales, ambientales y materiales del entorno, la vivienda y sus servicios, estos modelos positivos con dificultad cambiaron.

La congestión se admite positivamente cuando adopta un modelo universal de convivencia económica y social con sus posibles variaciones, permitiendo incrementar la capacidad de las construcciones por medio de espacios estandarizados en altura o superficie. Esta actividad lucrativa se convierte en un contenido *a priori* de un programa o de un proyecto arquitectónico en la ciudad, en donde estos dispositivos de concentración o saturación, que involucran la naturaleza expedita y coyuntural de procedimientos analíticos y de inversión, se encuentran presentes antes y después de su construcción.

De igual manera, estos mecanismos de gestión económica pueden aglutinar personas y actividades, pero su accionar es excluyente bajo los principios sobre los que se asienta la proyección y la planificación del espacio, en tanto que muy pocas veces se da la oportunidad de variar este modelo limitado, tanto colectiva como culturalmente, ya que la esencia de las propuestas urbanas y sus finalidades es congestionar o aglomerar el espacio de acuerdo con unas condiciones mínimas de existencia, en donde la empresa resultante o el producto final puede condicionar todos los beneficios inmediatos de manera directa.

La congestión se convierte en una solución arquitectónica cuando la sociedad urbana necesita redistribuir su espacio vital, esto significa compartir el espacio disponible mediante la adopción de estrategias de diseño y construcción. Para llegar a este punto, es necesario reconocer que la ciudad ya no es un organismo, sino un ente circunstancial, y que la comprensión de los hechos urbanos se debe realizar por la reestructuración de sus procesos, sean estos históricos, metodológicos o colectivos, en tanto que no deben mediar compromisos ni posiciones conservadoras que restrinjan la viabilidad de las técnicas de unificación colectiva, de masificación arquitectónica y división urbanística. Las políticas descritas anteriormente van en contravía de las opciones de integración de valores, cooperación y autonomía, ya que la ciudad se encuentra desintegrada desde la irrupción de la urbe industrial, con una pérdida ostensible de sus propiedades universales, lo cual constituye el campo efectivo y propicio para los mecanismos de reproducción de la congestión. Esto quiere decir que la congestión es un método radical adscrito a las teorías funcionalistas, más que a las formalistas, y que su realización no puede estar suscrita a entornos que presenten o pretendan procesos exentos de un medio que ya posea un comportamiento económico-racional, en donde no se puede desconocer el contenido físico masivo de las urbes o el entrelazamiento y la complejidad de la urbe, pues sus hechos conceptuales o materiales se encuentran inducidos por una intrincada red mercantil, así como por una clara visión política que dificulta la coherencia espacial de la ciudad.



A lo largo de este proceso de reafirmación de la congestión como la herramienta de resolución y conflicto de la urbe, se observan las confluencias e individualismos que ha adquirido la arquitectura en su búsqueda de asumir un rol en el progreso social, ya sea de manera independiente, como un arte y una ciencia que modifican el comportamiento de sus habitantes, o como en el supuesto “poder” que tenían las utopías sociales como el *New Harmony*, diseñado por el arquitecto Stedman Whitwell para Robert Owen, los ordenamientos territoriales de las urbes como Chicago o Manila, de la mano del Plan Burnham o el nuevo urbanismo funcionalista de André Lurçat o Hilberseimer. Todos los anteriores exaltan la posibilidad de organizar los intereses sociales y sus formas construidas bajo el nuevo alcance del concepto de una “sociedad nuclear” en la que prevalezcan las divisiones de las actividades entre ciudad y demografía que ayudan a organizar el tamaño de la urbe, para lo cual se debe congestionar y racionalizar el uso del espacio, densificando y homogenizando el suelo urbano durante el proceso de conformación y transformación de la sociedad a través de la forma.

De igual manera, la congestión lleva necesariamente a la adopción del rascacielos y de los demás subsistemas urbanos que le acompañan, convirtiéndose estos en hechos soberanos por la tiranía y la dominación que ejercen sobre las fuerzas sociales y sus necesidades más sentidas. Estas influencias se despliegan sobre las aspiraciones colectivas, en las interacciones y especificidades de las expresiones culturales que, por la fuerza de sus capacidades formales, serían idóneas para asumir el reto del desarrollo integral colectivo. Aquí es donde la congestión asume inequívocamente una categoría autónoma, al apoyar la técnica y el cientifismo que ha permitido la elaboración del nuevo hábitat, frustrando cualquier iniciativa formativa. De igual forma, es con la congestión que estas propuestas arquitectónicas y urbanas, que oscilan entre la utopía y la realidad, pueden adoptar una doctrina coherente entre lo que se desea y como debe ser, de tal forma que se resuelven las características de los modelos arquitectónicos o urbanos, porque se comprime el tiempo histórico y las ciudades se uniforman bajo los mismos criterios de acción, de percepción moderna y de eficiencia. Pero, como se sabe, no es posible la radicalidad formal y funcional en la ejecución de la urbe, donde

persisten todavía dependencias entre ciudad y sociedad, por las razones obvias de la transformación y la interpretación gradual del entorno construido, así como de otras condiciones propias del inconstante y vacilante contexto orgánico de la sociedad, debido a las circunstancias de tiempo, lugar y diversidad.

La congestión es una teoría de los sistemas urbanos de producción que debe apoyarse en la práctica del proyecto en arquitectura y sustentarse funcional y socialmente por un trazado urbano procedente y eficiente, sin jerarquías ni clasificaciones, que adquiere su motivación de la dinámica del medio que hace posible la concentración de actividades, que resulta siendo el requisito necesario para obtener un beneficio tanto asequible como genéricamente significativo. Para que la ciudad se movilice hacia ese objetivo, se debe desprover de cualquier contenido autónomo o particular, fraccionando sus componentes esenciales de población, trabajo y vivienda, muy en sintonía con la división de la ciudad elaborada por el CIAM, lo cual permite a la ciudad crecer sin interrelaciones entre sus partes, y que la oferta de cualquier sector pueda aumentar sin depender de otras variables o de otras condiciones tradicionales que modifiquen su demanda.

La uniformidad del espacio urbano y la individualidad de los consumidores también forman parte de las bases sobre las que se construye la urbe, y son recursos que, como tantos otros, coadyuvan para lograr el móvil financiero que determina el futuro de la ciudad. De igual manera, se utilizan otros mecanismos de gestión, cuya principal orientación es la “integración de las operaciones” del individuo en sociedad, haciendo uso de todos los medios disponibles para que esta asociación que moldea y condiciona la sociedad para trabajar, consumir y desear cada vez más, y pueda realizarse de acuerdo con estos patrones de saturación o de congestión, difundiendo estos factores dominantes en diversas formas de organización del territorio, de la política y de la sociedad.

Esta ideología, que moviliza el medio urbano, está en sintonía con los parámetros esgrimidos por la aglomeración que contribuye a esta necesidad social y presta su especificidad de exceso y vitalidad para que la

urbe se pueda realizar de acuerdo con el círculo vicioso del sistema de producción y, a medida que crece, necesite de más recursos y más inversiones sin que haya un límite o una satisfacción permanente. Este crecimiento perpetuo en la ciudad está basado en la confianza que se le ha depositado al sistema como motor de la economía urbana que ahora está presente con intensidad y dominio en todas las partes y los componentes de la ciudad, en tanto que, a pesar de las inestabilidades propias de la organizaciones financieras, sociales y políticas, estas optan por el manejo ficticio o forzado de la demanda, la cual inducen directamente e indirectamente a la habilitación de otros sistemas productivos y económicos que congestionan aún más el espacio de la urbe.

La producción en el ámbito de la ciudad es indisoluble e inmovible, lleva a la alteración del comportamiento y a la subordinación de la sociedad, ya que conduce paradójicamente a la necesidad compulsiva y a la insuficiencia de lo que se posee, afectando las verdaderas necesidades, debido a que los gastos y los costos se encuentran disponibles al llegar la oferta al límite. De esta forma se da paso a la sobreoferta, que es cuando existe más producto del que se puede comprar. Así, la plena producción de la ciudad se asocia con la “escasez” de recursos, materiales, trabajadores, compradores, etc., pues este exceso de producción conlleva riesgos aún mayores para los modelos económicos y urbanos, ya que no existe una restricción económica, y esta crece sin limitaciones llegando a saturar el mercado.

La congestión asume esta privación del espacio y la carestía de sus insumos mediante la producción masiva de torres para viviendas, oficinas, infraestructuras, etc. con técnicas y dimensiones aún mayores en alcance, así como con unas renovadas cualidades plásticas y mecánicas y una autonomía en su representación que acompaña una autosuficiencia económica y de gestión que, primero, le permiten una autorreflexión conceptual y, segundo, la retroalimentan financieramente para realizar más espacios en nuevas formas y contenidos. La congestión es el instrumento de la oferta y la demanda que forma parte del sistema que constantemente las produce, y que organiza y racionaliza los medios disponibles al interior de una lógica orientada por el beneficio, ya que

esta se encuentra asegurada ideológicamente por las necesidades que involucran el mercado inmobiliario y las consecuencias generales en la economía urbana.

Este proceso de rebosar el suelo urbano con construcciones y actividades conduce a un desperdicio de recursos humanos y materiales que es propio de las sociedades en las que predomina el urbanismo de las posesiones, en cuyos contextos se gestionan y se realizan proyectos que integran y acogen a la población recién llegada o residente, con propósitos ambiguos y transitorios a través de los que se efectúan cambios a conveniencia en los modelos de dominio o de producción para obtener más beneficios de sus necesidades al momento de adquirir bienes y servicios. En estas áreas, por lo general, confluyen la falta de pertenencia sobre el lugar y una evaluación relativa de sus propiedades o de los costes que estas presentan, pues se juzgan las diferencias y se evalúan sus valores inmobiliarios por localización, accesibilidad y beneficios con respecto a otros sectores con similares características. Estas y otras variables del entorno construido que no posee estabilidad tienen como propósito aumentar las capacidades de la renovación urbana, extendiendo sus contenidos en densidad y magnitud, y ahondando la crisis del individuo en la colectividad, ya que este no cuenta con poder crítico ni capacidad de decisión sobre el valor de los inmuebles en la ciudad de la congestión.

En este caso, solo se expresará que esta crisis del medio social se manifiesta por el hartazgo urbano, el exceso y la indeterminación del impacto de la forma en el espacio que se sirven de los métodos congestionados. Algo similar afirman Attila Kotanyi y Raoul Vaneigem en su *Crítica al urbanismo*, publicada en la *Teoría de la deriva*, de Guy Debord.

“La crisis del urbanismo es concretamente una crisis social y política, aunque hoy en día ninguna fuerza surgida de la política tradicional está en condiciones de intervenir en ella. Las banalidades médico-sociológicas sobre la “patología de los grandes conjuntos”, el aislamiento afectivo de sus habitantes, o el desarrollo de ciertas reacciones extremas de rechazo, principalmente entre la

juventud, todo ello traduce simplemente el hecho de que el capitalismo moderno, la sociedad burocrática de consumo, está empezando a modelar prácticamente por todas partes su propio escenario. 562

Estas nuevas condiciones del artificio urbano, que empezaron a ser consideradas críticamente, fueron visualizadas estéticamente, sin dejar de lado la acusación social y consumista, desde los años sesenta, lo cual no era un hecho nuevo, pero sí uno vigente y en permanente conflicto. El interés de esa época, como el de ahora, era la necesidad de unificar y regularizar el proyecto urbano para la conciliación de intereses particulares, utilizando necesariamente los recursos formales y aquellos elementos sujetos al consumo y al determinismo de la imagen. Así, la representación o la imagen de ciudad, como una parte de las herramientas utilizadas para la realización de la urbe, precisan la intervención de la congestión, como el mecanismo que ha inducido a la ciudad a depender de sus construcciones, y del conjunto de técnicas para la integración de las personas, así como de una serie de procedimientos cerrados y dependientes de esquemas consensuados por la misma sociedad alienada, ya que esta vacila entre el progreso material y una inevitable decadencia social, debido al manejo polarizado que se le ha dado a la producción arquitectónica y a la cultura de las ciudades.

De esta manera, los mecanismos de gestión urbana ya están formados e identificados por la nueva sociedad, en tanto que las actuaciones mecánicas utilizan una ética uniformada para la creación urbana, la cual se enfoca reiteradamente en saturar las ordenaciones y las configuraciones de una ciudad en cambio constante, pero bajo los mismos parámetros conceptuales y formales. El punto de partida del nuevo urbanismo es la inutilidad de la ciudad del pasado y la revaluación de sus esquemas de proyección y construcción para la realización de entornos intrascendentes para dar cabida a las nuevas sociedades en residencia y trabajo, como también en el consumo de bienes y en la suscripción de los habitantes a

un esperado triunfo material. Así, la construcción masiva de espacios e infraestructuras debe su masificación a la total movilización del mercado financiero de la urbe, aun sin importar si este tendrá buen destino o no, ya que la manera en que estos sistemas urbanos pueden subsistir es por medio de una serie de prácticas de planeamiento que orientan su futura inversión, en la que también se pueden incluir modelos funcionales que deben estar coordinados para las eventualidades o vigencias socioculturales que estén de moda para su puesta en práctica.

La congestión, en la arquitectura, está planteada a partir de la reproducción del espacio más allá de sus necesidades reales, no en tamaño, sino en dimensión, en tanto que sobre un solo espacio, un solar urbano, se construyen de manera vertical u horizontal numerosos y diversos espacios útiles que deben ser adecuados a las actividades de la población, pensando en el aprovechamiento máximo de la superficie del predio o de un sector de la ciudad. La congestión es a la vez conflicto y reforma de la urbe, ya que hace uso de las técnicas para lograr la composición de la arquitectura moderna y también de la descomposición urbana, ya que la arquitectura se separa aún más de la urbe con la realización de edificios e inmuebles hiperdimensionados, autónomos y densos que anulan la capacidad del tejido de la ciudad, para que esta pueda cumplir con sus funciones de articular e identificar el espacio urbano.

La congestión densifica el espacio disponible, ya sea público o privado, volviéndolo ineficiente y dificultando su accesibilidad, pero esta situación caótica de la ciudad es vista contradictoriamente como sinónimo de fortaleza y actividad, tanto humana como urbana, y de beneficios por la innovación y la actualización constante de las prácticas que se realizan en la ciudad. El otro factor característico de la congestión a nivel urbano es que dicho sistema ha promovido la transformación social mediante el auge de los planes de renovación urbana en los grandes conglomerados, en donde se implantan los edificios y sus distribuciones de acuerdo con condiciones de singularidad financiera y una domesticidad

---

<sup>562</sup> (441) **Situationniste., Internationale.** Crítica del urbanismo. [aut. libro] Libero Andreotti, Xavier Costa y Internationale Situationniste. Teoría de la deriva y otros textos situacionistas sobre la ciudad. Barcelona : Actar, 1996. Pág. 111

social, que son sinónimos de una latente fragilidad urbana y de una sociedad en riesgo, ya que estas propuestas se separan cada vez más de o hacia otras propuestas nuevas y más modernas, un cambio constante que está en sintonía con la ideología de la congestión.

El resultado de estas iniciativas es el denominado “diseño urbano”, un instrumento histórico que ha pasado por varias etapas en su apreciación metodológica, ya sea como un medio para la reivindicación social, un expreso y diligente mecanismo político o un dispositivo de proyecto y delineación, a todas luces negativo, que ha logrado desvirtuar los logros del pasado mediante el proyecto vacío o por intermedio de un diseño sin fundamento contextual, ya que la forma, el espacio y la función, en los casos anteriores, son los medios que han permitido incorporar la acumulación desproporcionada de actividades para la realización de la ciudad. Esta elaboración de la metrópoli moderna, la cual se concentra y se expande cada vez más, ha sido gestionada y formalizada por la confianza en la técnica y en la certidumbre que otorga la flexibilidad de los materiales constructivos, así como de los prototipos que han evolucionado hacia la congestión y la articulación de circunstancias y de condiciones que reflejan los anhelos de legitimidad social en sus aspectos de eficacia, equilibrio y belleza para servir a las masas. Estos sistemas construyen el espacio y redundan en todos los aspectos del perfeccionamiento social. Así, la congestión, como patrón formativo, está contenida en cada uno de los aspectos anteriores e influye en el establecimiento de las estructuras que condicionan las relaciones urbanas que llevan a plasmar los programas de proyección y elaboración de la arquitectura y el urbanismo.



## Capítulo 4. El arte, la técnica y la integración cultural durante la segunda mitad del siglo XX

### 4.1 Mecanismos conceptuales entre técnica y congestión

La motivación para la arquitectura y el urbanismo de la segunda mitad del siglo XX se sustenta a partir de los contenidos sociales y territoriales no superados por una Modernidad que decayó a partir de sus logros durante las décadas posteriores, entre los que se destacan el desarrollo de la técnica y de la forma como fines estéticos y medios creativos. Es durante la superación de la Modernidad que se observa la influencia de la *ideología de la congestión* y su impacto en la tradición metropolitana, puesto que esta teoría impuso los requerimientos racionales y utilitaristas de las formas y de la eficiencia de los recursos, los cuales llevan, a finales del siglo XX, hacia una representación congestionada de la arquitectura y el urbanismo.

Estas iniciativas, que engloban a la totalidad de la población, se han consolidado desde la afirmación de la técnica como mecanismos de control. Afirmación que configura su propio marco conceptual y práctico, como uno de los procedimientos de organización y de elaboración de las exigencias culturales y políticas de la urbe actual, y cuya intrusión

absoluta en la sociedad ha alcanzado la totalidad de la arquitectura y el urbanismo, tanto en los movimientos regionales como en las continuidades del estilo internacional, ya que, en sus aspectos físicos y en los conceptuales, la técnica ha dado lugar a la regulación y a la intervención de las estructuras que hacen posible la continuidad de las metodologías de eficiencia, actividad y competencia que promueven el progreso de la ciudad, además, gracias a estas, la urbe se dispone como metropolitana.

Actualmente, la persistencia del pensamiento modernista<sup>563</sup> se debe a la novedad y al avance de procedimientos técnicos que han estimulado y determinado los recursos racionales, ya que estos son los que han hecho posible las condiciones de expansión y evolución del sistema de vida que ha sido aceptado en las grandes ciudades. Estas actuaciones hacen operable la ciudad, y se han convertido en un “pragmatismo inconsciente” que lleva de manera connatural las inversiones económicas y culturales que afectan la construcción del espacio en las metrópolis, donde la edificación o la urbanización de grandes dimensiones o extensiones se encuentra sustentada por una sucesión de acontecimientos políticos o fenómenos sociales, circunstancias o imprevisiones que, cada vez más, impregnan indeleblemente la representación vital de las urbes y de sus propios significados ambivalentes, ya sea por la libertad que otorga la ciencia o la tecnología a la vida cotidiana del habitante a cambio de un espacio compartido, estrecho o restringido, o por la aceptación sin mucha crítica del entorno medioambiental que se rehace y se reconfigura de manera constante<sup>564</sup>.

---

<sup>563</sup> Es importante recordar que la definición de la llamada “arquitectura modernista” y de su pensamiento va ligada a la subjetividad, a la razón y al sujeto, un todo que influyó en las formas físicas y de pensamiento desde el siglo XX. También sirvió para que se catalogara, desde ese momento, por vías de la técnica y la racionalidad, a los artistas y arquitectos como verdaderos gestores y representantes de la sociedad. El texto *Disciplinada belleza de lo mecánico* expresa que la reafirmación del término comienza a partir de la práctica social. “La Arquitectura Modernista es la hija de la industria y la ingeniería. Su surgimiento durante los comienzos del siglo XX [se] enlazó con la difusión de la administración científica, históricamente la propuesta más controvertida e influyente sobre la organización del trabajo. Los arquitectos modernistas leyeron sobre la administración científica, concibieron las construcciones como máquinas, abrazaron las ideas del orden y de la reducción de las pérdidas, usaron técnicas de

eficiencia tan célebres como el estudio de tiempos y movimientos, colaboraron con industriales y empresas y lucharon por convertir la arquitectura en una ciencia conducida por el método, la estandarización y la planificación”. (213) **Guillén, Mauro.** *The taylorized beauty of the mechanical. Scientific management. (La disciplinada belleza de lo mecánico el taylorismo y el nacimiento de la arquitectura modernista).* [trad.] José Antonio de la Riva Fort y Jesús Villena López. Madrid : Modus Laborandi, 2006, 2009. Pág. 19

<sup>564</sup> La reestructuración de la ciudad y del medio ambiente general está ligada directamente con los cambios estructurales de la sociedad, del individualismo y del utilitarismo, que reforman el entorno de las metrópolis, este fenómeno lleva a una ruptura de la economía, la cultura y la sociedad, así como del orden humano y el orden de las



Hemos hablado de cómo la evolución de la congestión se encuentra íntimamente ligada a los procesos escalonados de la técnica en los que los factores mecánicos que han incidido en la vida urbana, por su amplitud y complejidad, son similares a los efectuados por la Modernidad en el conjunto general de la civilización. La novedad de la técnica es haber efectuado un desarrollo progresivo y discontinuo en la comunidad urbana, produciendo cuestionamientos permanentes y cambios constantes en el pensamiento arquitectónico del siglo XX. Este proceso de incorporar un pensamiento racional en todas las actividades y manifestaciones ha condicionado tanto la elaboración de la urbe contemporánea en la configuración física y estética, de manzanas o edificios, como la predominancia de los factores externos en todo lo que tiene que ver con el escenario urbano y su proceso de transformación. Así, los conceptos y acciones físicas sobre la ciudad se entienden como una sucesión “natural” y, por ende, cronológica de hechos y acontecimientos que se consideran adecuados a una colectividad en un cambio constante en el que se realzan y se usan como ejemplo del progreso sociocultural las construcciones realizadas por estas nuevas concepciones de la técnica y del espacio urbano, donde, gracias al avance tecnológico y económico, ha sido posible esta nueva modelación de la ciudad en la que la arquitectura y sus procedimientos de elaboración han sido drásticamente modificados por los procedimientos estructuradores del cambio social, entre los que se pueden incluir casi todos los campos del conocimiento que se han adecuado a la Modernidad, en especial aquellos que han transmutado por la ampliación crítica del espectro social de la mano del aumento de la población o de la congestión.

Este cambio de las tradiciones por la técnica también es entendido por formar parte de un conflicto que reposa en la misma discontinuidad de

la colectividad urbana, ya sea por los cambios acelerados que han surgido en las ciencias y que han suplantado el trabajo y la noción de bienestar, como también cuando la sociedad se ha urbanizado por la fuerza de los acontecimientos y de las contradicciones de su proceso histórico. De esta manera, los cambios fundamentales a los que se ha visto impedida la comunidad se han dado por la vertiente positiva de la industrialización, que no distingue las pérdidas que le han ocasionado el deterioro o la transformación de las estructuras sociales, sino que solo se fija en la masa de beneficios o en el bloque de estadísticas que muestran los favores de la urbanización y la producción bajo las prerrogativas políticas y económicas.

Esta pérdida gradual del pensamiento ancestral de la sociedad urbana, en la que predomina la autoridad ética objetiva jerárquicamente comprometida con su trayectoria histórica, pasa ahora a formar parte de una visión racional, cuya principal característica es que está resuelta de manera inmediata en su forma, la cual es subjetiva y ambivalente en su función y no presenta contingencia con el entorno sociocultural. En la ciudad del siglo XX, esta transición es aceptada a pesar de su reduccionismo como parte de la no continuidad de ningún proceso en los que sean considerados determinados factores que especifican contenidos propios del hábitat y sus pobladores, como la consecuencia de la pérdida gradual de la validez y la eficacia cultural de la sociedad, y por ende de sus procesos urbanísticos. Aún así, esta decadencia siempre ha significado un obligado compromiso para su crecimiento, y es calificada como ajena a su innata contradicción, más un fenómeno que una realidad, ya que los procedimientos de intervención, como el aumento de la población, el perfeccionamiento de los sistemas de comunicación, la creación

---

cosas de forma cada vez más intensa, tal como lo plantea el escrito *Crítica a la Modernidad*, sobre la crisis del medio civil contemporáneo. “Muchos permanecen aferrados al modelo antiguo de la sociedad, sobre todo en una época en la que los intercambios transnacionales, por una parte, y los nuevos comunitarismos, por otra, se desencadenan. Pero esta nostalgia de la razón objetiva y de la ciudad antigua, por respetable que sea, no puede dar respuestas a los problemas reales de la vida personal y colectiva. El hombre moderno ya no es un ciudadano de la sociedad de la Ilustración, así como no

es una criatura de Dios; sólo es responsable ante sí mismo. En la corriente neoliberal es donde primero se abre camino esta nueva orientación, con el interés puesto en las estrategias de las empresas y los gobiernos, que tratan de adaptarse a un ambiente cambiante y poco controlado, a un mercado mundial en constante desequilibrio”. (262) **Touraine, Alain.** *Critique de la modernité*. [trad.] Alberto Luis Bixio. 2. México : Fondo de Cultura Económica, 1992, 2006. Pág. 349

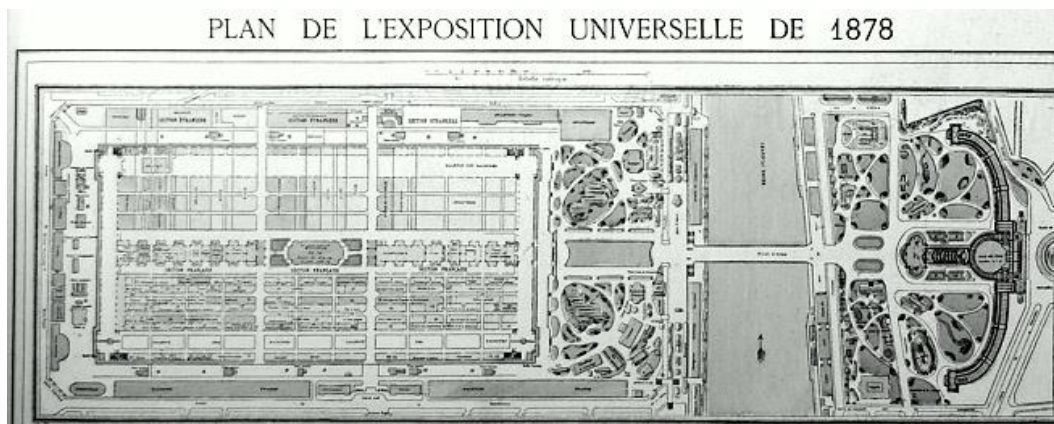


Fig. 326. Plano general de la Exposición Universal de París, 1878

ficticia de necesidades, etc. son juzgados como la base y el contenido de la metrópoli.

La arquitectura, como el último resultado de este pensamiento racional y modernista, no se puede desligar de esta influencia ni de sus contenidos, porque estos han sucedido a lo largo del tiempo, el cual la ha saturado de argumentos y revaluaciones. Como ejemplo de esto estarían las megaestructuras de los pabellones de las exposiciones universales del siglo XIX<sup>565</sup>, los cuales simbolizaron el sueño de la ciudad futura, mediante los logros económicos y tecnológicos, personificados e identificados socialmente por el Estado nacionalista e imperialista como formas económicas que precedieron la apertura cultural de los nuevos conceptos de arte y sociedad, por parte de los movimientos y las vanguar-

<sup>565</sup> los pabellones de la industria en las exposiciones universales del siglo XIX, primero, establecen las potenciales relaciones y cambios metodológicos en la creación y disposición de nuevos elementos entre arte y técnica y, como segunda opción, la fe en la técnica que está orientada por su potencial disposición de mecanizar a la humanidad y maximizar las realizaciones sociales y culturales de la época, como sucedía en estos lugares donde se forzaba la presencia de los individuos en escenarios futuristas. El texto *Expositions Universelles: 1855 a 1937* recuenta el papel de estas grandes infraestructuras congestionadas: “[...] El nuevo Palacio de la Industria inspira los juicios más contradictorios. La construcción de esta realización oblonga ha absorbido 35.000 toneladas de acero y 6 millones de remaches. El palacio es de 110 metros sobre la



Fig. 327. El Palais Du Trocadero en la Exposición Universal de París, 1878

dias artísticas que integraban o rechazaban estas formas de comunicación y de afirmación del orden y la objetividad de las estructuras que posteriormente colmarían las urbes y que condicionaron el debate del crecimiento permanente, congestionado y desequilibrado de la ciudad por vías de la mecanización, la industrialización y la culturización forzada (fig. 326-327).

La urbe, como los hechos o las discusiones que suscitaron su crecimiento desmesurado, se considera desproporcionada, imposible de dilucidar artísticamente, tanto por el tamaño que han adquirido los inmuebles urbanos gracias a la técnica como a la ruptura de los trazados urbanos, las parcelaciones y las formas de ocupación que actuaban como mecanismos de regulación. Así, la congestión y la Modernidad, como mecanismos operativos y de gestión, así como respuesta edificatoria a

superficie que ocuparían 384 casas, posee 74 kilómetros de caminos circulares cubiertos. Equipado con todas las comodidades modernas, el edificio cuenta con 16 kilómetros de tuberías de agua, 13 km de gasoductos, 5.000 lámparas de gas. Trescientos catorce grifos de agua están disponibles para expositores y visitantes. Una ingeniosa ventilación subterránea garantiza el aire fresco a través de la rejilla en el suelo. El ascensor del ingeniero Von Edoux, que tiene la capacidad de cargar diez personas a un nivel superior por la presión hidráulica, siempre está lleno”. (442) **Ageorges, Sylvain**. *Sur les traces des expositions universelles : Paris, 1855-1937 : à la recherche des pavillons et des monuments oubliés*. Paris : Parigramme, 2006. Pág. 35

la ciudad en crecimiento, se han orientado hacia una visión técnica y científica de hechos y situaciones complejas de difícil acceso por la incapacidad de abordarse como problema social y como condición estética, desde la crítica o la historia, en tanto que su influencia ha permanecido a pesar de sus radicales cambios, su vacío metodológico y sus conceptos ambivalentes.

El común denominador en la ciudad contemporánea es la contradicción entre modernidad e historia o entre técnica y cultura, cuestiones ampliamente debatidas sobre la época posliberal, la cual corresponde a la decantación de las problemáticas sociales y de las nuevas formas de dominación que aquejaban a la ciudad industrial. L. Benevolo, en su ensayo sobre la ciudad contemporánea, especifica una serie de modelos urbanos cuyas características comunes son el aumento del tamaño y sus acciones especializadas que evolucionan o crecen de acuerdo con el tiempo histórico, las jerarquías y las decisiones políticas que las crearon. Estos modelos se han transformado de manera significativa, desvinculándose cada vez con mayor rapidez de las condiciones históricas y socioeconómicas que permitieron su agrupación, para acercarse a otros procedimientos más concluyentes y autónomos, cuyo objetivo es reducir las funciones negativas de la ciudad, como la densidad, la congestión o la expansión. El objetivo es una racionalización de los recursos y la minimización de sus mecanismos, con el fin de que estos puedan mantener el sistema urbano por la ampliación de los mercados y por la reducción de las intervenciones, pero de manera contradictoria impulsan a las sociedades urbanas y sus administraciones a gastar más y a crear nuevas prácticas que reduzcan el impacto siempre creciente de la ciudad contemporánea:

La densidad creciente está limitada por las reglamentaciones que fijan el aprovechamiento admisible para los terrenos y las rela-

ciones admisibles entre edificios y espacios libres, públicos o privados: Pero el conflicto entre el empuje económico y las reglamentaciones sigue vivo y produce, ya sea un ensalzamiento de las reglamentaciones máximas, ya sea unos hábitos de abuso algo difusos. Como compensación a la densidad excesiva de la ciudad se ofrecen algunos grandes espacios públicos [...] La congestión tiene un costo creciente. En cada caso, la administración debe asegurar una mínima practicabilidad de la red de calles y, un mínimo funcionamiento de los servicios, pero debe gastar siempre más para obtener siempre menos.<sup>566</sup>

En este caso, y de manera permanente, se va dando en la ciudad un crecimiento urbano “congestionado” que se puede definir como “autoritario”, ya que cada vez más es imposible ejercer un control efectivo sobre las actividades de la ciudad y sus necesidades básicas. El aumento de la población, sus exigencias y sus limitaciones se consideran ahora una interferencia en el desarrollo eficiente de la metrópoli por el número cada vez mayor de habitantes y por el costo que ello implica. Esto lleva al aumento del tejido urbano y a su expansión amorfa, a una vivienda con condiciones espaciales inestables, a la deficiencia de servicios y a unas nuevas tipologías surgidas de la estrechez del espacio sin un acertado cambio histórico. En esta crisis permanente de la ciudad, también se incluye una fragilidad laboral, un consumo obsoleto y una serie de redes de servicios y sistemas de comunicación costosos o inestables en su suministro. Dichas situaciones se reflejan en las formas anónimas o anodinas que ha adquirido de improviso la ciudad, así como en el resultado de las mismas gestiones o actividades que han condicionado su perfeccionamiento urbano, por lo que podemos expresar que estos dinámicos cíclicos en la urbe también se consideran “autoritarios”, ya que llevan al control sistemático y a la transformación conveniente de la población en la ciudad, por los sistemas informáticos, el hacinamiento, el deterioro conceptual de espacio, la especulación y la tergiversación de

<sup>566</sup> (253) **Benevolo, Leonardo.** *La città e l'architetto.* [trad.] Rosa Premat. Barcelona : Paidós, 1984, 1985. Pág. 51

los modelos formales y funcionales, ya que una orientación social y urbana “moderna” es entendida como producto de la técnica que, tal y como ha sido propuesta, lleva a una pobreza de significados.

De acuerdo con este dogmatismo conceptual que es propio de la herencia de la ciudad burguesa, la congestión es dependiente de las políticas generales y de las nuevas directrices de acción sobre la ciudad, ya que se da prioridad al crecimiento y a la producción. Entre los nuevos mecanismos que han surgido en el siglo XX, se destacan las políticas de intervención, que son el planeamiento o las reglamentaciones que se aplican sobre las áreas urbanas y su potencial desarrollo, así como también la implementación y el aumento de las actividades comerciales en la forma urbana, cuyo objetivo es el condicionamiento de los hábitos de consumo y de comportamiento.

Así, la ciudad posliberal<sup>567</sup>, la que se afianza inmediatamente después de haber superado las constantes contradicciones de la Revolución industrial, hace mella en el contexto de las urbes occidentales o de aquellas que se acogieron por circunstancias históricas al desarrollo técnico y económico que impuso este sistema de producción capitalista. En este caso, las referencias directas se encuentran en el entorno europeo y el soviético, en donde se alteraron tanto las relaciones como las estructuras sociales, más que las urbanas, ya que estas estaban en permanente oposición a sus condiciones habituales de conciliación y lento desarrollo. Como caso opuesto se encuentra el progreso de la ciudad norteameri-

cana, más cercano a la ideología de la ciudad posliberal y de los parámetros de la congestión, ya que jalona igualmente la sociedad y la ciudad, siendo sistemas que se establecen en este medio neutral como deudores de la libertad y el positivismo económico. En estos casos, el entorno de las ciudades y su visión particular de la Modernidad, la sociedad y el espacio, aparte de las diferencias conceptuales que presentan entre la idea de hegemonía y la de dominio que existen entre ambos contextos (europeo y norteamericano), se refleja en su política social y en su respuesta al medio urbano. Así mismo presentan una serie de diferencias visibles que se encuentran determinadas por la manera como actúan los nuevos procedimientos del desarrollo técnico y socioeconómico, en tanto que estos contextos también modifican el entorno natural, debido a los beneficios económicos que esto acarrea. Es debido a estas diferencias que la congestión, no importando los hechos, las actividades o las incidencias en los contextos, se convierte en el procedimiento más adecuado para dar solución a los problemas de la ciudad y aumentar progresivamente la necesidad de actividades y las complejidad propias del fenómeno urbano.

Estas condiciones hoy parecen normales, pero han obedecido a lógicas forzadas que se han pensado por la necesidad del cambio, ya sea por la competencia entre los diversos países y su supremacía, o por las necesidades de la población en crecimiento. Un caso extremo, como hemos visto, corresponde a las políticas de crecimiento de la Unión Soviética y su relación directa con la ciudad, ya que esta nación, como cualquier

---

<sup>567</sup> La ciudad del siglo XIX se debatía entre los controles políticos y la apertura a los particulares, no es una contradicción, ya que, por necesidad, pretendía ceder su crecimiento a los inversionistas y, a la vez, controlar a la población mediante la planificación. En estos dos campos, la ciudad de la burocracia y el medio del inversionista privado se yuxtaponen, más que asociarse para controlar las ganancias de la ciudad, de esto surgen el positivismo, la industrialización y el socialismo utópico, entre otros movimientos que aprobaban o desafiaban las alianzas de la ciudad liberal. De Fusco en La idea de arquitectura expresa algunos de estos fenómenos propios de la asociación ideológica de la urbe del siglo XIX. “[...] ambas orientaciones, la liberal y la socialista, cada una con sus propios fines, tendían a la cualificación de la producción industrial. Cualificación que, como es fácil constatar, tenía lugar más fácilmente en

aquellos sectores favorables o indiferentes a los intereses de los grupos en el poder, como las artes aplicadas y, en parte, la arquitectura, y con mayor dificultad en aquellos otros, como el urbanismo, donde se manifestaban con más fuerza los contrastes. Además, consolidada la necesidad por parte de ambas perspectivas de la expansión del producto industrial en toda la esfera social, surgía la consideración del arte como problema técnico; es más, el arte se hacía más social cuanto más alto era su nivel técnico. Este modo de considerar la problemática arquitectónica tenía por un lado el aval de la tradición positivista y por otro el de un compromiso sociológico”. (326) **Fusco, Renato De.** L'idea di architettura: storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico. [trad.] Montserrat Alós-Moner y Josep Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili, 1976. Pág. 140

país de Europa o Estados Unidos, necesitó la vinculación a un plan estratégico para construir una nueva sociedad que sustentara la economía. De esta manera, la ciudad que nunca había sido ciudad en términos modernos se convierte en el principal sustento de unas relaciones mercantiles que, para ese momento, eran indispensables, y con ello todos los inconvenientes del cambio social que implica. En el caso de la Unión Soviética, esta necesidad de crear ciudad se suplió con base en una ideología totalitaria que necesariamente descansaba en la validez forzada de sus objetivos. Durante este proceso, se utilizaban términos o disposiciones artificiales, socialmente agresivas, que diferían de cualquier disposición acorde al tiempo histórico o no poseían alguna disposición ética o de responsabilidad civil, ya que se trataba de incorporar obligadamente la población a la industria, modificando las iniciativas culturales y sociales de los pobladores asentados en las urbes, a las que el campo, de manera forzosa, proveía de alimento y mano de obra.

La lógica del desarrollo económico consistía en que el proceso de industrialización socialista no podía realizarse sin un rápido aumento de los suministros de víveres a las ciudades y de materia prima a la industria, es decir, sin la elevación de la mercantilidad, de la agricultura y de la productividad del trabajo campesino. Al mismo tiempo, el agro debía facilitar a la industria, a la ciudad, mano de obra complementaria, ya que a finales del período de restauración (según el censo del 17 de diciembre de 1926) estaban ocupadas en la industria (grande y pequeña) solamente 4,6 millones de personas, mientras en la agricultura trabajaban 71,6 millones<sup>568</sup>.

De esta forma, la colectivización de la sociedad soviética en las ciudades es un modo de adular el proceso cultural bajo supuestos parámetros de normalidad, y esta es una manera, de las varias que existen, de forzar el desarrollo sociocultural de la urbe bajo las formas de la Modernidad. La colectivización es un procedimiento similar a la congestión, pues modifica el espacio urbano mediante políticas impuestas de

unión y convivencia de los grupos humanos más vulnerables, ya sea por su reunión obligada en un lugar, densificando poblacional y constructivamente el espacio por necesidades de producción o modificando el comportamiento de los habitantes bajo formas modernas de vida hacia objetivos de consumo. Esta condición se observa en el proceso mediante el cual los habitantes del campo soviético, con formas de vida que llevan a actividades ligadas a la tierra, al llegar la ciudad, se convierten en grupos desarraigados por la necesidad de densificar las ciudades bajo el parámetro de la mecanización y la productividad (fig. 328-330).

Hacia los años cincuenta, los informes soviéticos establecían que;

La ciudad forma con su zona periférica un todo indivisible, un organismo que debe ser considerado como una forma especial de evolución de la ciudad actual. Este documento precisa el programa, la tarea y la forma de instalaciones de las zonas periféricas, acentúa sus funciones de tipo higiénico-recreativo, de nutrición, abastecimiento, servicios y des-congestión (descentralización de la industria y de las unidades de colonización satélite). Subraya la importancia de la agricultura en las regiones del extrarradio urbano y su vinculación a la base de elaboración industrial. Se distinguen cinco tipos de unidades de colonización-satélite: ciudades-satélite (que aseguran el empleo en el lugar de la mayor parte de la población trabajadora), suburbios residenciales (ciudades-dormitorio), lugares de vacaciones veraniegas y descanso, colonias obreras y unidades de colonización agrario-industrial<sup>569</sup>.

Así, se establece que la idea era congestionar los centros urbanos creados a principios de la revolución bolchevique en donde, por las mismas condiciones demográficas, los parámetros que establecían el rumbo del país eran la industrialización y la urbanización mediante el cambio social de una sociedad agrícola a una ciudadana. Para ello, era necesario crear y reformar las estructuras existentes e implantar nuevos sistemas

<sup>568</sup> (443) **Anatolii Nikolaevich Efimov, Aleksandr Ivanovich Anchishkin.** Economía, gestión, plan. [trad.] Traducción del ruso. Moscú : Editorial de la Agencia de Prensa Nóvosti, 1968. Pág. 29

<sup>569</sup> (444) **Goldzamt, Edmund.** Urbanistyka krajów socjalistycznych : problemy społeczne. (El urbanismo en la Europa socialista). [trad.] Pedro Madrigal. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1971, 1980. Pág. 150

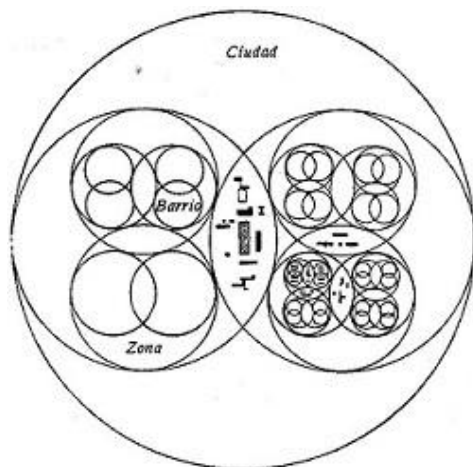


Fig. 328. Esquema de la organización de la ciudad soviética con residencia, cultura, deportes y administración.



Fig. 329. Plan regulador de Moscú, con la ampliación del sistema de parques y zonas verdes en punteado, 1937.

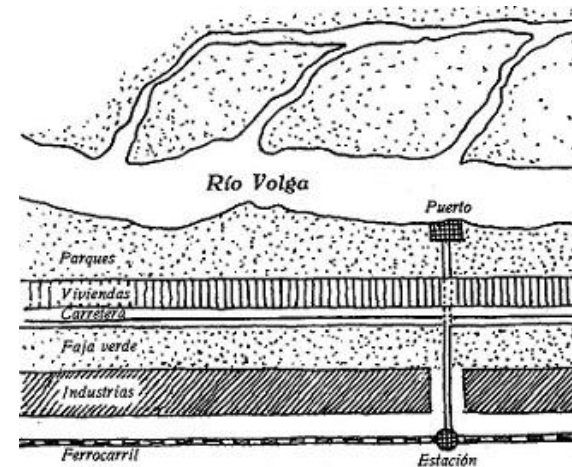


Fig. 330. Esquema de la organización de la ciudad lineal soviética, área de la industria de tractores de Stalingrado, propuesta de Nikolay Alexandrovich Milyutin, 1930

técnicos y económicos, situación que obligó a teorizar rápidamente el entorno revolucionario de acuerdo con las necesidades políticas apremiantes<sup>570</sup>, ya que era necesario demostrar la viabilidad del proyecto comunista y encontrar nuevos medios para localizar y asentar una población muy numerosa y diversa étnicamente. Así, se ejecutaron soluciones urgentes con base en los modelos modernos y funcionales provenientes de Occidente<sup>571</sup>, en medio de la urgencia de incorporar soluciones formalmente similares, pero ideológicamente diferentes, en las que la idea de residencia colectiva del espacio se impuso sobre las condiciones de las formas de inversión y alojamiento, cambiando las es-

tructuras del pasado, que recordaban la ética burguesa, por otras representaciones de carácter radical en las que predominaba el factor productivo. Una parte de este proceso era la minuciosidad en el manejo de los recursos, que se expresaban públicamente y se detallaban burocráticamente como muy estrechos, no como sinónimo de la pobreza del Estado, sino como parte de la nueva eficacia administrativa del trámite estatal y del nuevo Estado paternalista, en tanto que la congestión era el resultado final de estas menguadas inversiones hacia la vida colectiva y la productividad de emergencia, que incluían a todos los miembros de la sociedad.

<sup>570</sup> La fidelidad política al régimen de partido único, como era la Unión Soviética, tomó el control de las bases generales de la nación ante las profundas problemáticas económicas y sociales, y ante el fracaso de sus más básicos postulados. De esta manera, el gobierno comunista no adoptó soluciones sino que intensificó la política de sanciones hacia lo que fuera diferente ideológicamente, esto incluía las estrategias para asentar nuevas poblaciones urbanas, el diseño de las urbes y el concepto que deben tener las formas arquitectónicas. “Tras la muerte de Lenin, escribe De Micheli, la línea cultural oficial en las artes se cristalizó en una vuelta unilateral al realismo del XIX.

De día en día, el libre debate resbalaba cada vez más hacia el problema político, la crítica estética e ideológica terminaban transformándose en un juicio de fidelidad o de traición a la revolución”. (326), **Fusco, Renato De.** L'idea di architettura: storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico. [trad.] Montserrat Alós-Moner y Josep Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili, 1976. Pág. 178

<sup>571</sup> Johan Niegeman, Mart Stam y Ernst May, entre otros, fueron contratados por el gobierno soviético por su experiencia en Alemania y en Holanda para el asesoramiento en el diseño de las ciudades industriales soviéticas entre 1929 y 1933.



Así, la idea de la creación de las ciudades satélites o las ciudades dormitorio no ha cambiado desde el inicio de la revolución, cuyo objetivo era la transformación ideológica del aparato productivo que se apoyaba en la mano de obra, en el obrero campesino, y se le da un nuevo uso al habitante como instrumento del desarrollo. En estos entornos políticos, no se tienen en cuenta las necesidades de un hábitat comprometido o los requerimientos para un entorno de calidad. Aquí, la congestión se mantiene, por defecto cultural, por un pensamiento asociado a la escasez y a la precariedad, como instrumento coercitivo y de control social, una actividad a todas luces estratégica, insolidaria y sin proyección histórica que se mantendría hasta la década de los años ochenta. En este caso, a diferencia del norteamericano, la congestión se mantiene para ampliar la demanda de necesidades, cuyo el objetivo es generar modelos de actuación, edificios o urbanizaciones en espacios técnicos y modernos que se encuentren controlados productivamente, creando medios excesivos de organización que incluyen la intensidad del uso, la realización de nuevas opciones formales o estéticas y el consumo que posibilita la inversión presente y futura.

En el caso de las ciudades norteamericanas, donde la congestión es el planeamiento táctico para el desarrollo del medio urbano, o en el de las urbes de los países en auge financiero y demográfico, donde la congestión es la metodología que se aplica extensivamente para el desarrollo generalizado, el propósito de la congestión es propiciar la relación recíproca entre el desarrollo urbano y el aumento de la densidad, lo cual da como resultado la extensión desproporcionada de las urbes, ya sea horizontal o verticalmente. Como se ha observado, esta iniciativa del crecimiento económico de las ciudades facilita la creación de nuevas realidades que dinamizan la producción, que es la que permite la evolución de los factores sociales por la profundidad y la radicalidad de los cambios que dieron paso a la reorientación del proceso constructivo de la ciudad contemporánea. La libertad de acción de los habitantes de las ciudades, como una de las características del desarrollo del capital, está

supeditada por las posibilidades culturales y los recursos obtenidos por sus habitantes, es decir, estos pueden escoger la ubicación de su lugar de residencia, proyectar o construir el espacio para sus necesidades o adaptarse temporal o definitivamente a las condiciones impuestas por el medio urbano.

Uno de los fenómenos que otorga la congestión a la libertad del individuo es la movilidad social y el intercambio entre los diversos grupos humanos, ya que la ciudad se expande de manera rápida y autónoma ante la emergencia de sus necesidades reales, lo cual es facilitado por un gobierno flexible que permite la expansión del individuo, o por el contrario, la colectividad amplía su radio de acción, abarcando terrenos de manera desordenada ante las nefastas e incongruentes decisiones administrativas de los que gobiernan la ciudad. La prolongación social del espacio en la ciudad contemporánea ahora depende de las capacidades externas del inversor y del comprador, de la oferta y la demanda, de la novedad, de la publicidad, es decir, de todos aquellos factores que dan la bienvenida al nuevo habitante, sin que se presente la necesidad de que medie algún contenido representativo, simbólico o cultural.

El ciclo por el cual las personas de clase baja que llegan a las grandes ciudades procedentes del exterior o de otras regiones del mismo país ocupan las posiciones de status inferior, mientras que los nativos de las ciudades con similares antecedentes de clase ascienden en la estructura ocupacional, ha sido uno de los procesos más importantes de entre los que afectan la movilidad social: a partir del momento en que las ciudades comenzaron a expandirse rápidamente. Es este ciclo el que da a las ciudades su aspecto característico de gran movilidad y de cambio constante<sup>572</sup>.

De esta manera, el crecimiento y expansión de la ciudad se dan por la superposición de las capas sociales en un flujo constante del exterior al interior, en forma dramática o concertada, en tanto que la evolución de la urbe contemporánea ya no es por ella misma, sino que, por su misma

---

<sup>572</sup> (445) Lipset, Seymour Martin, Bendix, Reinhard y Germani, Gino. Social mobility in industrial society. [trad.] Ricardo Malfe. Buenos Aires : Eudeba, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1963, 1969. Pág. 234

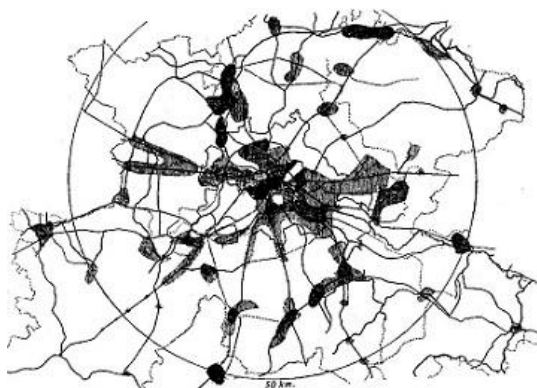


Fig. 331. Proyecto de plan de ordenación de Berlín y su zona de influencia.



Fig. 332. parcelas edificables. Berlín, Tempelhof.

Índice de edificación	Parques e instalaciones deportivas	Pequeños jardines	Reservas verdes y bosques	TOTAL
Das plantas y 2 ó 3 décimas partes de superficie cubierta	 4 cm.	0	 13 cm.	 17 cm.
Tres plantas y 3 ó 4 décimas partes de superficie cubierta	 5 cm.	 3 cm.	 13 cm.	 21 cm.
Cuatro plantas y 4 ó 5 décimas partes de superficie cubierta	 6 cm.	 6 cm.	 13 cm.	 25 cm.
Cinco plantas y 5 ó 6 décimas partes de superficie cubierta	 7 cm.	 9 cm.	 13 cm.	 29 cm.

Fig. 333. Berlín. Áreas libres por habitante en relación a la densidad de edificación

naturaleza artificial, esta debe ser alimentada desde afuera con continuos movimientos demográficos. Esta práctica de densificación es una forma de congestión humana, que repercute en las propiedades físicas de la ciudad, en sus soluciones y en la forma de abordar sus contenidos, por lo cual, la eficiencia y la funcionalidad son objetivos permanentes del desarrollo urbano a partir de la movilidad social y la inestabilidad de clases que ello genera.

Esta doctrina social de la masificación, la funcionalidad y la practicidad de los recursos humanos, del gran volumen poblacional que aqueja las ciudades, de la ejecución mecánica de las soluciones globales que se traducen en rutinarios procesos urbanos es donde siempre persiste la intensidad del uso del suelo urbano y el gran tamaño de las transformaciones, la cuales provienen en gran medida de las políticas de la congestión y de sus vínculos conceptuales, ya que, ante todo, las doctrinas que movilizan el avance y el perfeccionamiento de la ciudad se consi-

deran recursos de significación social, que justifican su presencia orientando a la colectividad hacia la racionalización de sus actos y de sus discursos.

Así, los procesos urbanos más sentidos, como el ordenamiento urbano, la vivienda y sus prácticas de construcción (fig. 331-333), también llevan a la politización de los mecanismos de intervención, ya que la ideologización y la tecnificación de la sociedad se han convertido en un método de vida que permite la sustentación de unos determinados beneficios culturales, religiosos, jurídicos, económicos, etc. En la metrópoli contemporánea la congestión es, de cierta manera, una democratización de los valores del nuevo espacio construido con base en paradigmas científicos, tecnológicos y políticos, ya que esta nueva forma de construir la identidad de las ciudades debe de poseer una serie de manifestaciones racionales y objetivas, donde estas expresiones siempre aportan convenientemente algo a sus habitantes para demostrar la viabilidad de sus derechos y de sus principios siempre cambiantes en el diseño y realización de la urbe<sup>573</sup>.

<sup>573</sup> La relación de la congestión con el medio urbano contemporáneo se establece, de alguna manera, a partir de los conceptos evolutivos y los nuevos paradigmas que prevalecen en la ciudad de hoy, ya que esta siempre necesita argumentos y continuas sustentaciones para su justificación, a pesar de estar fundamentada en lo racional, en casi todos sus conceptos. Aún así, existe tal transmutación y cambio acelerado de los

criterios que dominan la ciudad, así como modelos de comportamiento que movilizan al hombre, que hacen necesario un acoplamiento de su comportamiento y de su conocimiento para poder conciliar con el medio. "Según la teoría de Darwin, el organismo tiene una forma física y una modalidad de comportamiento que encaja en el ambiente

El hacer algo nuevo en la ciudad, siempre y de manera rutinaria, forma parte de la acreditación del sistema imperante que, como se ha observado, es una forma de congestión, aunque para lograrlo se hace necesario el uso de procedimientos que se encuentran fuera de la lógica ambiental y de la coherencia urbana. De esta manera, con la realización de nuevas iniciativas arquitectónicas o urbanísticas, se pervierten los valores construidos durante el largo proceso histórico, sin que de las nuevas realizaciones resulte, por lo general, alguna iniciativa de conciliación de carácter metódico y reflexivo.

La ciudad de la actualidad, donde se han establecido las bases para una original creación formal o estética, es por regla general donde la urbe se supera a sí misma cada cierto tiempo, pero, por efectos de la misma congestión, esta se ha venido pervirtiendo por su gran tamaño constructivo y por la desigualdad de sus grupos poblacionales, ya que cada nuevo nacimiento en la metrópoli es un proceso en el que se integran tanto la experiencia del ser social y urbano como la inédita tentativa de hacer algo nuevo. Esta vocación generalizada de la ciudad, debido al cambio incesante, se encuentra constantemente reanimada con una ex-

---

en que le toca vivir. Como todos saben, en el sentido darwiniano del término la adaptación no es algo que pueda lograr el organismo por sí mismo: es accidental. La adaptación biológica no es una actividad de los organismos o de las especies, sino un estado de cosas: todo lo que tiene posibilidades de sobrevivir en un determinado ambiente "tiene encaje" con, respecto a él. [...] A esta relación de encaje en un conjunto de constricciones es lo que llamamos relación de 'viabilidad'. Los organismos, por ejemplo, son viables si se las ingenian para sobrevivir a pesar de las contradicciones que él medio les impone a su vida y a su reproducción. No se trata, pues, de una relación de representación sino de una relación de encaje en determinadas circunstancias. En lo que atañe al conocimiento, muchas veces estas circunstancias son puramente lógicas: no constituyen un ambiente físico sino conceptual. Para ser viable, todo nuevo pensamiento debe adaptarse al esquema previo de estructuras conceptuales de un modo que no provoque contradicciones. Si las hay, o cambia ese nuevo pensamiento o deberán cambiar las viejas estructuras". (483) **Glaserfeld, Ernst von**. La construcción del conocimiento. [aut. libro] Ilya Prigogine, Dora Fried Schnitman y et al. [trad.] Leonor Spilzinger Leandro Wolfson. Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad. Buenos Aires : Paidós, 1994, 2002. Pág. 120-121

periencia arquitectónica y estética cada vez más abstracta y despersonalizada, en tanto que los procesos urbanístico y de ordenación del territorio deben contar con una determinada evaluación, pues se espera un crecimiento rápido y efectivo que establezca de forma periódica una determinada configuración y una realización de sus intereses, la cual oscila entre las realidades más crudas o las esperanzas más intensas del nuevo proceso económico y financiero creado *ex profeso* para la ciudad industrial, y para lo cual se prescinde de cualquier característica de más y de lo accesorio, o se rescata la autonomía y la responsabilidad heredadas de las utopías, como una anhelada unidad de criterios formales y funcionales o una armonía en sus condiciones y características socioculturales.<sup>574</sup>

Sin embargo, las grandes metrópolis, al ceder ante la congestión, entendida como un procedimiento indivisible de la economía y una práctica ratificada por la tecnología moderna, implantan en el medio social una serie de ausencias culturales de manera consecuente, al igual que una pérdida consciente de la realidad compleja que, en estos casos, se puede definir como una situación cotidiana. A cambio de esto, se dan otros escenarios menos exigentes culturalmente, cuya naturaleza es de carác-

<sup>574</sup> La ciudad contemporánea desarrolló una visión y una perspectiva negativas después de la evaluación de los resultados de la ciudad industrial. La mayoría de los textos enfatizan en el pesimismo de los procesos que se realizan deliberadamente, ya habituales y casi intuitivos por la evolución del proceso racional en lo económico y lo social. El escrito *Límites de la ciudad* plantea esta pérdida de la urbe desde un punto de vista histórico y desde los cambios sociales fundamentales. "El planeamiento urbano es, por el contrario, una expresión de desconfianza de las relaciones sociales contemporáneas, y por una buena razón. La sociedad burguesa divide y entre sí a prácticamente todas las esferas de la vida; universaliza la competencia, el beneficio y la primacía del valor de cambio frente a la ayuda mutua, el arte y la utilidad. La sensibilidad estética, si es que se la puede denominar así en este contexto, se convierte en una mercancía; el arte, e incluso la ciudad misma, en un bien comerciable. El daño y los trastornos que la "empresa libre" infligió a las ciudades del mundo occidental durante los últimos dos siglos nos permiten tener la seguridad de que si las relaciones sociales burguesas pudieran operar sin restricciones destrozarían irremediabilmente todos los tesoros estéticos legados por el pasado". (446), **Bookchin, Murray**. *The limits of the city*. [trad.] José Corral. Madrid : H. Blume, 1974, 1978. Pág. 88

ter transitorio. Con ello, los ambientes urbanos se convierten en aleatorios, y las categorías no tienen la necesidad de relacionarse con la escala humana o de poseer una relación armónica con el entorno, ya que todo es susceptible de intercambiarse por el aumento de los contenidos o de las nuevas funciones, lo cual hace que la ciudad sea un producto inconcluso de la sociedad en transformación, por lo que nada está terminado ni perfeccionado porque las condiciones que establece la técnica orientan los procesos a escenarios de progreso cíclico, en los que todo puede llegar a ser mejor o a poseer, cada vez más, mejores elementos o referencias significativas encauzadas hacia el progreso material<sup>575</sup>.

Una de estas referencias la encontramos en textos contemporáneos que tratan de explicar la evolución acelerada de la arquitectura y la ciudad como un fenómeno y como una nueva noción de modernidad, cuya principal motivación es la crisis permanente del entorno social.

A cada una de estas épocas ha correspondido su forma de pensamiento y de creación, figuras dominantes e ideas del poder, representaciones de la sociedad, criterios de eficacia, formas de organización y, por supuesto, principios y modos de concepción y

---

<sup>575</sup> La sociedad y el medio físico, al ser de manera invariable inconclusos o no definidos, están directamente relacionados con la ideología de progreso, en la cual este pensamiento se asocia con la creciente especulación de la colectividad a todos los niveles. Esta doctrina del bienestar se dirige a todos los procesos sociales y productivos, ya sea los que efectúan los entes de control urbano y de orientación en el uso del suelo, la economía o el juego de las transacciones, entre muchos otros, ya que la ciudad se encuentra coaccionada por las presiones del sistema instituido por el capital y la democracia. Tal como lo refiere el texto *El mito de la Modernidad*, al referirse a la modernización económica y al modernismo cultural que se extienden por la sociedad contemporánea. “La modernidad no solo disuelve las figuras del pensamiento religioso, cosmológico y metafísico. También devalúa todas las manifestaciones éticas basadas en la magia, la tradición sagrada y la revelación. La modernidad desplaza el énfasis de los aspectos ético espirituales hacia la racionalidad cognitivo-instrumental cuya potencialidad se revela como la más eficaz para dominar el mundo. El desarrollo de las fuerzas productivas auspiciado por los avances de la ciencia y tecnología se convierte en el fundamento de legitimación de la nueva sociedad. La modernidad sustituye, de este modo, una creencia por otra: la religión revelada por la religión natural,

organización del territorio. El establecimiento de la primera y la segunda modernidad se efectuó progresivamente, pero la amplitud de los cambios en las distintas esferas de la sociedad provocó crisis de todo tipo: económicas, sociales, políticas y religiosas. El concepto, la construcción y el funcionamiento de las ciudades no escaparon a estas transformaciones y a estas crisis<sup>576</sup>.

Esta crisis de lo urbano cuenta con múltiples referencias, ante la falta de criterios ajustados a sus posibilidades estéticas y a prácticas sociales adecuadas. Tal crisis, desde los inicios de la Modernidad, fue expuesta como una doctrina de la saturación de formas y contenidos que estaba fundamentada en la técnica. A mediados del siglo XIX, con la aparición de los grandes centros urbanos, de las áreas residenciales especializadas y la consolidación de la relación entre industria y servicios, se fueron perdiendo las fronteras de las relaciones directas entre los contenidos políticos y económicos, esto como una afirmación más de los fenómenos sociales y urbanos dominantes en las sociedades modernas, empujadas hacia la expresión del éxito del liberalismo económico en el campo industrial y de la democracia, situaciones propias de los sistemas que hicieron uso de la objetivación, la alienación y la cosificación, como condiciones paralelas a la congestión<sup>577</sup>.

la gracia por la razón, la fe en el origen por la fe en el progreso”. (447) **López, Héctor F.** *El mito de la modernidad*. Bogotá : Ediciones Horfe, 1997. Pág. 212

<sup>576</sup> (422) **Ascher, François.** *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. [trad.] María Hernández Díaz. Madrid : Alianza Editorial, 2001, 2007. Pág. 23

<sup>577</sup> El cambio que llevó el siglo XIX a la totalidad de la vida urbana está estrechamente ligado a los cambios políticos con los que la población adquirió una mayor consciencia y un pensamiento global por medio de un sistema consensuado, pero esto también dio pie a un modelo de producción flexible que se impuso ante la rigidez de los recursos del pasado, permitiendo el paso a la creación de formas diferentes en lo urbano, lo arquitectónico, lo cultural y lo residencial. Dicho paso presagiaba el fin definitivo de una serie de confrontaciones para pasar a otras, de los sistemas autoritarios, de la corrupción y el dominio social a la angustia, el agobio de la ciudad y la alienación. En el texto *Proceso al humanismo* se sitúa en una dimensión histórica frente a estas incertidumbres. “Se va, según parece, inexorablemente, hacia la ‘sociedad alienada’ de Fromm, destino implacable de una economía de producción y de consumo masivos, un universo de ‘cuantificación’ y de ‘abstracción’. Una sociedad en la cual ‘las actividades económicas han devenido la preocupación dominante de los hombres’ con un proceso que ‘ha trascendido su propio terreno y ha conquistado la actitud humana ante

La historia de la ciudad industrial y el urbanismo moderno exaltan el movimiento, la organización y la transformación y enfatizan la desintegración de las jerarquías, la disolución de los patrones históricos y la pérdida de corporeidad o de precisión de la ciudad, mientras que sus sistemas de planificación o de producción se definen cada vez más y avanzan con mayor grado de determinación, coherencia y claridad, a partir de la incapacidad de mantener unida la ciudad bajo la tradicional política de unidad y, a la vez, del contraste cultural entre sus partes. A modo de ejemplo se relaciona un apartado de *La historia del urbanismo*, en el cual se plantea la nueva organización de la ciudad y de la arquitectura, caracterizada por la presencia y la determinación de procesos de transformación funcional de carácter radical;

La naturaleza de la aglomeración física ya no resulta claramente verificable en términos formales y estructurales simples, y aparece fraccionada en numerosos subsistemas institucionales, mientras que el aparato productivo se revela complejo en sus ciclos, en sus estratificaciones históricas, en sus articulaciones espaciales y en sus fases temporales. La misma correspondencia entre entidad física y ordenación político-institucional, si se mantiene firme e íntegra por debajo de un cierto nivel de la jerarquía urbana, entra en crisis en los sistemas que proceden o vienen determinados por la organización del territorio. Hasta que tiene lugar la manifestación de estas mutaciones, el control público sobre la ciudad ha podido ejercitarse de manera indirecta mediante vinculaciones bastante limitadas impuestas al libre uso de la propiedad privada y a la libre iniciativa individual [...], habiéndose podido llevar a la práctica las transformaciones más importantes de los centros urbanos en ejecución de planes de reestructuración y mo-

dernización ad hoc, -de iniciativa pública o privada, aunque generalmente realizados por el capital privado, excepción hecha de algunas instalaciones tecnológicas, algunos equipamientos colectivos o algún complejo monumental<sup>578</sup>.

Los nuevos sistemas contemporáneos de organización, entre los que se encuentra el proyecto y la realización de la ciudad por partes, así como la clasificación sistemática de la complejidad urbana y su distribución espacial, forman parte de las pautas de articulación del extenso territorio metropolitano, ya que este se fundamenta en las crisis permanentes del medio poblacional y material de las urbes que, a diferencia de la Modernidad conceptual del periodo histórico que va desde la Ilustración hasta la crisis del movimiento en la década de los años cincuenta y sesenta, ha representado una serie de disposiciones para la explotación, la movilidad, la organización de los procesos de urbanización y la especulación urbana, las cuales median y arbitran entre la cultura depurada de la ciudad del pasado y las nuevas lecturas del fenómeno urbano, entre las que se encuentran las tecnologías de la construcción, el transporte y la movilidad, las nuevas condiciones económicas y financieras, entre otras formas de regulación. Esta situación, especial de este periodo de la ciudad contemporánea y sus incertidumbres, es similar a la indeterminación a la que se vieron sometidas las aglomeraciones del siglo XIX y XX, pero con la salvedad de que la urbe metropolitana es incapaz de abarcar de manera operativa la totalidad del medio urbano y de realizar las gestiones y las identificaciones políticas y económicas.

Este cambio continuo de las estrategias, desde la ciudad industrial hasta la ciudad metropolitana, imposibilita esbozar condiciones adecuadas para la realización de gestiones de calidad, primando el aumento sostenido de las áreas urbanas, de su volumen edificable y de sus deficiencias

---

las cosas, ante los hombres y ante sí mismo' (Fromm, *The Sane Society*). En el lenguaje de Fromm, la abstracción generalizada conduce a la alienación, como característica de la sociedad capitalista. Según Fromm, tanto en Marx como en Hegel el término indicaba una o múltiples formas de enfermedad. El concepto de alienación se une así al de idolatría, de sumisión anormal, de adoración a la incapacidad de sentir el dominio de sí mismo, de sus facultades y riquezas, a la cosificación del hombre, a la pérdida de su propia sustancia. En la sociedad de hoy la 'alienación es casi total':

presente en las relaciones del hombre con su trabajo, sus productos de consumo, el Estado, sus congéneres, consigo mismo". (448) **Uscatescu, George**. *Proceso al humanismo*. Madrid : Ediciones Guadarrama, 1968. Pág. 109

<sup>578</sup> (437) **Sica, Paolo**. *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*. [trad.] Joaquín Hernández Orozco. Madrid : Instituto de Estudios de Administración Local, 1978, 1981. Vol. 1. Pág. 8

y ausencias de crecimiento ponderado, dando lugar, debido a la injerencia de la técnica, la congestión y la densidad, a conglomerados inconexos, discontinuos y sobredimensionados, abordados por los factores económicos y normativos que legitiman estas áreas. De esta manera, así como han predominado las aglomeraciones urbanas o las concentraciones dislocadas por las estructuras productivas desde el siglo XIX, dichas disyuntivas entre el proyecto de continuidad histórica y la crisis del plan urbano aún permanecen y se incrementan en el siglo XX. Un ejemplo de esta situación es lo que han reconocido arquitectos como A. Rossi, que propusieron restablecer los valores esenciales de la ciudad y la arquitectura, en su condición cultural de diseño e interacción social, en la necesidad de que haya regularidad en sus formas y en sus actividades, una reestructuración de sus componentes esenciales y un replanteamiento del significado de los modelos utilizados para la realización de la ciudad, ya que las divergencias sobre el tamaño que había adquirido la urbe, su complejidad y la dificultad de abarcar su totalidad habían impulsado a desagraviar y a refirmar a la arquitectura y a la ciudad como disciplina;

Aldo Rossi uno de los primeros en intuir la crisis, al constatar que sus investigaciones tan sólo tenían sentido en marcos histórico-culturales unitarios, nunca en las fragmentadas y complejas circunstancias contemporáneas. Esto hizo que, a finales de la década de 1970, Rossi renunciase a continuar trabajando en la refundación del urbanismo, para centrarse en objetivos menos ambiciosos, concretamente en el proyecto arquitectónico como forma de intervención en la ciudad. Los trabajos de escala urbana que Aldo Rossi y Vittorio Gregotti emprendieron en la década de 1980 tenían a enfocar los problemas de la ciudad con estrategias propias del proyecto de arquitectura: escala menuda, atención a lo concreto, contextualismo cercano [...] Se planteaba así una posible reorientación del pensamiento urbano de la Tendenza: si bien la aspiración a una definición estructural y formalmente unitaria de

la ciudad contemporánea se anunciaba inviable, quizás no lo fuera la definición de una “ciudad por partes”, es decir, una ciudad controlada, no ya desde un plan general de urbanismo, sino desde el proyecto arquitectónico<sup>579</sup>.

Así, la ciudad contemporánea ya no es un medio sino un fin, pero para llegar a ser solo producción, debe dejar de ser un mecanismo de relaciones humanas y conciliar con elementos que integren lo humano y lo comercial en el medio construido. En este caso, como hemos observado en los capítulos anteriores, la congestión es uno de los instrumentos que se convierten en un componente que condiciona la vida de los habitantes, pues es considerada, en la ciudad liberal del pasado reciente, un medio adecuado que se utilizó para alcanzar objetivos concretos de producción, y desde las primeras épocas de la Revolución Industrial, solo era vista como un vehículo para aglutinar la fuerza de trabajo en una serie de disposiciones, más operativas que legales, que permitieran disponer de los recursos materiales y técnicos de manera más expedita.

Igualmente, al abordar la producción urbana como un tipo producción industrial que necesita grandes cantidades de insumos para suplir la demanda, hace su aparición progresivamente un concepto utilitarista de la ciudad, un lugar de consumo y una serie de disposiciones normativas que hacen uso de las deficiencias de la metrópoli, en donde las privaciones laborales del alto volumen de personas desocupadas, lo inacabado de sus estructuras físicas y la precariedad de su sistema de salud, entre otros, se utilizan para promover la producción a costa de estas anomalías permanentes. En este caso, los nuevos usos y los nuevos materiales para una nueva sociedad estarían estrechamente ligados a una arquitectura y a un urbanismo exultante y transitorio, por lo que se desarrolla, casi siempre, como una actitud que dispararía los problemas de habitabilidad y del medio ambiente, sin prever los alcances reales de

---

<sup>579</sup> (449) **Vázquez, Carlos García.** Estrategias urbanas en la metrópoli europea. [aut. libro] Ignasi Solà-Morales Rubió y Xavier Costa. *Metrópolis : ciudades, redes, paisajes*. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2005. Pág. 138



dichos procedimientos de intervención sin garantías en las sociedades futuras, más allá de sus necesidades.

G. Semper, como teórico del siglo XIX y visionario de las repercusiones técnicas en el ámbito de la arquitectura y la industria, previó con escepticismo el alcance de los inventos y de las máquinas en el dominio del mundo futuro, en la ruptura de las formas de vida anteriores, en la división cultural de la sociedad y en el fin de la individualidad creativa por intermedio de la especulación, así como el abuso comercial de la ciencia en la producción.

[...] la ciencia se inclina decididamente hacia lo práctico y al presente se erige como su tutora. Cada día enriquece nuestra vida con nuevos materiales y milagrosas energías naturales, con nuevos métodos tecnológicos, con nuevos instrumentos y máquinas. Es evidente que los inventos no son ya, como antes, un medio para alejar las privaciones o para procurarse un placer. Por el contrario, necesidad y placer crean el mercado de los inventos. Se ha invertido el orden de las cosas. ¿Cuál es el inevitable resultado de todo esto? El presente no tiene tiempo para familiarizarse con las comodidades que le han sido semi-impuestas ni para dominarlas. La situación se parece a la de un chino que debiera comer con cuchillo y tenedor. Aquí interviene la especulación y nos presenta estas comodidades al alcance de nuestras manos; si no existe ninguna, la especulación creará un millar de pequeñas y grandes ventajas. Viejas y olvidadas comodidades son resucitadas cuando a la especulación no se le ocurre nada nuevo. Consigue sin esfuerzo las cosas más difíciles y arduas con medios tomados en préstamo a la ciencia<sup>580</sup>.

Aquí, aunque no se ha previsto su implicación en el urbanismo y la arquitectura, ya se manifiesta de manera latente el alcance de los procedimientos de actuación técnica que abordará sistemáticamente la moderna vida futura. Que durante esta época los medios disponibles aún fueran

muy incipientes, no fue impedimento para doblegar el espíritu positivo del arte y de su ascendiente cultural por medio de la especulación de la ciencia. A mediados del siglo XIX, los estilos eran la práctica habitual para legitimar el mundo sociocultural del momento, así como la situación típica que exponía que la identidad de un lugar, con sus condiciones étnicas y ambientales, era lo que formalizaría la construcción de la ciudad. Por otra parte, como era natural, existía una oposición a los fenómenos que se originaban bajo las circunstancias de la técnica y la producción, y más si estos tomaban el mando de la vida diaria, situación que se consideraba inimaginable en el siglo XIX. Ya en el siglo XX, se considera como un hecho habitual que la vida colectiva es manipulable y dependiente, tanto de la ciencia como de los escenarios urbanos que son consecuencia de la producción, en tanto que se aceptan sin mucha claridad sus defectos y sus incertidumbres.

Como ejemplo de esto podemos ver las ciudades capitales, como centros del discurso universal del progreso y el beneficio, donde se promueven las transformaciones materiales en lo económico, lo político y cultural, en donde se afectan progresivamente las condiciones de hábitat por estas fluctuaciones de la sociedad contemporánea y sus contenidos generales, en los que predomina más que nunca la desigualdad y la diferenciación causadas, entre otras condiciones, por la hipertrofia patológica de las urbes, el aumento de la población y la sensación generalizada de un futuro incierto, aspectos que afectan sensiblemente la calidad de vida y el medio ambiente físico. Estos mecanismos forman parte de la congestión, o de una racionalización instrumentalizada, para dar cobertura y ganancia a los actuales sistemas que se definen como liberadores de las restricciones impuestas tanto del conservadurismo de las tradiciones como de las habituales relaciones entre cultura y poder, fundamentadas en la dominación racional y en la exclusividad de la experiencia, consideradas ahora como limitadas o caducas porque limitan la expansión universal de los sistemas productivos.

<sup>580</sup> (450) **Gottfried, Semper.** *Wissenschaft, Industrie und Kunst : Vorschläge zur Anregung nationalen Kunstgefühles.* (Ciencia, Industria y Artes: Las propuestas para estimular la sensación de Arte Nacional). Braunschweig : Friedrich Vieweg und Sohn,,

1852. Tomado de (451) **Hereu, Pere, Montaner, Josep Maria y Oliveras, Jordi.** *Textos de arquitectura de la modernidad.* [trad.] Joaquín Rodríguez Monteverde. Madrid : Nerea, 1994, 1999. Pág. 155

En el texto *Modernización reflexiva*, se incorpora parte de esta deliberación que reconoce la ruptura colectiva de la ciudad por vías de la modernización:

La sociedad es transformada no solo por lo que se percibe y se pretende, sino también por lo que no es percibido ni pretendido. El efecto colateral, no la racionalidad instrumental, se está convirtiendo en el motor de la historia social. [...] El industrialismo, en su fase avanzada en la segunda mitad del siglo xx, produce cada vez más efectos que no pueden ser asumidos o cubiertos por el cálculo del riesgo y el seguro. Por el contrario, estos últimos se enfrentan a las instituciones técnicas y sociales del “estado de precaución” (F. Ewald), que amenaza con anular, devaluar y socavar hasta sus cimientos todo cálculo. Para expresarlo irónicamente, la autorreflexión de la sociedad industrial tardía sobre el modelo de riesgo sigue siendo ciega al enfrentamiento con amenazas incalculables que continuamente se disfrazan y trivializan en riesgos calculables<sup>581</sup>.

La colectividad actual utiliza y forma parte de la denominada “sociedad de riesgo”<sup>582</sup>, que a su vez forma parte de lo moderno y de la cultura utilitaria, y es una forma de actuación contingente que orienta la transformación ansiosa de la existencia egoísta del individuo que se encuentra enmarcado en las ciudades y está unido a los otros habitantes que residen en la ciudad con sus aspiraciones y sus objetivos comunes, los cuales pertenecen a la misma naturaleza de lo impredecible, lo inconstante y lo relativo, y mueven a la comunidad a emprender una serie de proyectos para construir una forma de vida, asumiendo los diversos roles de propiedad y de posesión<sup>583</sup>, y aceptando sin reticencias y abiertamente el estado psicosocial en el que se encuentra el medio de subsistencia moderno que se caracteriza por ser mediocre y artificial en sus

ambiciones, y en el cual el Estado tiende a ser arbitrario, y la autoridad se maneja con fines comerciales.

Para lograr estos fines en la “sociedad de riesgo”, se hace necesario depositar un mínimo de confianza en el sistema imperante que justifica las malas condiciones en las que se encuentra el medio que ha organizado y conducido la vida urbana. Esto ha permitido el uso de doctrinas que acreditan la modernización de la sociedad, como lo es la *ideología de la congestión*, que forma parte de este sistema de control global que, como las estructura políticas o económicas dominantes, contiene una serie de ideas y habilidades prácticas precisas que provienen del conocimiento especializado que solo es logrado donde la tecnología y la ciencia se han superado a sí mismas, en sus objetivos, en sus procedimientos y en su imagen, integrándose a una nueva identidad en sus realizaciones y en las causas comunes que asocian lo urbano a lo humano y lo humano a lo técnico.

En la ciudad tradicional, las personas conservaban un lugar de trabajo y una determinada posición social, de ahí que las actividades tenían una referencia directa con la técnica, y eran sinónimo de pericia o de habilidad, así mismo, los objetos artísticamente producidos pertenecían a la sociedad en su conjunto, como un componente de estatus o un medio de provecho religioso o político dado por el recurso de las habilidades manuales, así como por la destreza entre el contenido y la forma que supera o iguala la realidad conocida. Un ejemplo de ello es el contexto sociopolítico al que pertenecía Jan van Eyck quien como pintor, orfebre especializado y político ocasional empleaba su habilidad técnica para expresar la realidad objetiva de la naturaleza, la verdad justa sin desequilibrios, que es la misma que utilizaba la colectividad a la que pertenecía, el ducado de Borgoña. Este Estado era administrado por instituciones urbanas, una organización socialmente independiente de la agricultura,

<sup>581</sup> (452) **Beck, Ulrich, Giddens, Anthony y Lash, Scott.** *Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order.* [trad.] Jesús Alborés. Madrid : Alianza, 1994, 2008. Pág. 217

<sup>582</sup> También se denomina “Dinamismo conflictivo” de las sociedades modernas. (452) *Ibíd.* Pág. 16

<sup>583</sup> Lo referido esencialmente a la propiedad “burguesa”. (222) **Gouldner, Alvin W.** *The coming crisis of western sociology.* [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 282

la iglesia y el ejército que, no obstante, tenía una interrelación con las diversas fuerzas, lo cual creaba una colectividad con iniciativas de carácter dinámico y variado en el siglo XIV y XV. Allí, las formas artísticas y comerciales eran aceptadas como formas superiores de lo humano, lo espiritual y lo religioso, lo cual las convertía en hechos formales a través de los que se identificaba socialmente la población, una agremiación o un estado en general.

En la ciudad contemporánea, las actividades realizadas por sus habitantes son discontinuas y se orientan preferiblemente hacia la ruptura inducida por el consumo, lo aleatorio de las costumbres y la falta de compromiso con la cultura. Así mismo, se da un enfrentamiento continuo entre los intereses de la sociedad y sus estructuras de clase, con en el ámbito laboral, cultural y político. De esta manera, la comunidad y sus acciones en el entorno urbano ocupan físicamente un espacio relativo y congestionado por la falta de mecanismos eficaces en la gestión de la vivienda, el espacio público y en la diversificación técnica y social del trabajo, donde prevalecen contradicciones o conflictos con el medio que construye la ciudad. Así, también predominan procedimientos de acción urbanística que guardan una determinada desproporción con otras prácticas de intervención sobre la ciudad. Estas divergencias, a medida que la urbe se expande, actúan en un ámbito social heterogéneo, intermediadas por las operaciones o las dinámicas del mercado en un espacio restrictivo, claramente indefinido, siendo, en este caso, el espacio producido por los promotores o los gestores del proceso de urbanización, o los partícipes de un proyecto común, en tanto que la técnica y sus variantes sirven para que el poblador urbano forme parte de las acciones

---

<sup>584</sup> La continuidad o no con el pasado y con los elementos que han estructurado la ciudad se ha convertido en un procedimiento problemático debido a la integralidad de esos postulados en el presente, ya que la sociedad puede aprobarlos o no, dependiendo de cómo afectan sus contenidos reales y protocolarios a una colectividad. Pero también estos se introducen a la fuerza de las necesidades de refrendar un proceso histórico o cultural ligado a un auge económico o político, utilizándose, de acuerdo con el historiador Eric John Ernest Hobsbawm. “materiales antiguos” para finalidades modernas; muy especialmente para crear legitimidad para los sistemas emergentes de poder. Así como también lo expresa el documento Modernización reflexiva - política tradición y

especulativas y congestionadas, proveyéndosele un espacio y unas formas de organización delimitadas y configuradas a la estandarización de los recursos disponibles. En esta urbe, instituciones políticas o financieras se adecuan a los movimientos de la sociedad en su búsqueda permanente de bienestar, adoptando legislaciones o mecanismos convencionales que puedan transformarse sin afectar los marcos de la productividad. En tanto que el medio urbano corresponde a un modelo fragmentado de integración social que solo sirve como la base de operaciones especulativas.

La arquitectura y la ciudad contemporánea no son un equivalente de la sutileza del objeto de las artes del pasado y a la pericia del artista, sino de las transformaciones profundas que se suceden en el tratamiento que se le da al espacio urbano, que es ahora un sistema interrelacionado y articulado entre modernidad temprana y tradición, dominado por intermediarios que gestionan obras a diversas escalas, en tamaño y recursos estandarizados, que son indisociables de los contenidos de progreso, novedad y composición<sup>584</sup>.

En este sistema diferenciado que es la ciudad contemporánea, los teóricos de la arquitectura dudaban de haber alcanzado el estatus de beneficio social y estético de las artes del pasado, bien creían que la congestión, como la especulación u otra condición de la técnica, facilitaba la producción de hermosos y eficaces bienes, sean estos los rascacielos u otras formas perfeccionadas de la sociedad moderna, donde la ausencia de conveniencia urbana o la negación de la misma ciudad no eran impedimentos para creer que la funcionalidad arquitectónica y su progreso

estética en el orden social moderno: “el hecho de que las tradiciones, antiguas y nuevas, siguieran siendo esenciales en el desarrollo temprano de la modernidad indica una vez más las limitaciones del ‘modelo disciplinario’ de la sociedad moderna. [...] el papel legitimador de la ciencia, generalmente entendido de forma positivista, perpetuaba ideas de verdad que, al menos en la cultura popular, mantuvieron fuertes lazos con la verdad formular. [...] la naturaleza compulsiva de la modernidad no fue algo que permaneciera enteramente oculto o a lo que no se opusiera ninguna resistencia”. (452) **Beck, Ulrich, Giddens, Anthony y Lash, Scott.** Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order. [trad.] Jesús Alborés. Madrid : Alianza, 1994, 2008. Pág. 121

científico suplían y superaban las virtudes del tejido urbano, ya que la utilidad o la racionalidad se consideran hermanas de la Modernidad y esta, como movimiento de la libertad y del cambio, presentaba convenciones o manifestaciones que fueron establecidas como fórmulas de diseño en arquitectura, pero no para la ciudad, en donde solo se creía que el edificio podía respaldar las iniciativas de integración urbana, de consenso económico y utilidad pública.

Con ello, se formaba una contradicción entre lo que se desea para la arquitectura y lo que es necesario para la ciudad. Esta posición de no compartir los progresos o las manifestaciones entre un sistema y otro, se vio reforzada con la llegada de la crisis de la ciudad, que es el lugar donde se acumulan los problemas sociales por la exclusión social, la falta de cohesión, la fractura de las condiciones económicas, laborales y ambientales. Por su parte, la arquitectura se configura como un procedimiento diferenciado y autónomo que se encuentra absorbido por la racionalidad y la cientificidad, sin poder conectar con los rasgos más sensibles de la cultura y siendo dirigida por su experiencia específica. Esta pérdida de maniobra de la ciudad se debe a la independencia de la técnica, a su evolución conceptual y a su emancipación como conjunto propositivo de la cultura decimonónica, en tanto que esta logra evolucionar vertiginosamente y desarrollar la capacidad de profundizar en la forma. Ya no es necesario que la ciudad propuesta, la arquitectura y la nueva colectividad se articulen con el tejido urbano existente, ya que la presión social y las deficiencias estructurales y medio-ambientales son suplantadas por los medios científicos que fueron confiados a personas e instituciones, a inmuebles especializados o a métodos racionales.

Como ejemplo de esta ganancia de la arquitectura a costa de la pérdida de la ciudad, se encuentran las reflexiones de Philip Jhonson, uno de los arquitectos que representan la Modernidad durante la primera mitad del siglo XX. En sus *Escritos* de los años cuarenta y cincuenta, expresa de

manera constante la persistencia de las ideas que forman parte del movimiento arquitectónico moderno, como una serie de fórmulas que le permite la identificación de un estilo, cuyo fin es la configuración del espacio y no la organización social de la arquitectura en la ciudad, ya que el diseño de inmuebles había avanzado hasta tal punto que era posible una autonomía del individuo, dejando atrás su sometimiento institucional con la ciudad y proporcionando una estética depurada en la que las necesidades son independientes del lugar o el contexto. Así mismo, manifiesta que la arquitectura debe contar con una evolución exenta de la mala imagen de la ciudad que, con sus problemas estructurales de hacinamiento, contaminación y obsolescencia, debe ofrecer unos progresos mucho más condensados y racionales, pues a pesar de los logros de la historia, estos solo han sido productos del pasado, y son incompatibles con los procesos mecánicos del presente, para lo que se hace necesaria una formalización más novedosa y una mayor amplitud que alcanzaría a superar los problemas de la metrópoli.

[...] hoy en día odiamos enfrentarnos con los hechos; mejor sería abandonar de una vez el arte del paisaje urbano, el placer de sentirse parte de la comunidad, el ágora, la curia, la *stoa*, la *piazza*, la plaza del pueblo, que negar al “progreso” mecánico lo que es del “progreso” mecánico. A nadie le gusta admitir la muerte de un arte tan grande. Por esa razón existen expertos, modernos planificadores funcionales, que dicen que se puede «actuar» con el automóvil, que es posible “ocuparse de él”. ¿Es esto realmente posible? ¿Lo ha sido hasta ahora? ¿Existe algún tipo de “sensación de ciudad” en aquellos lugares donde reina el automóvil? Si no es ése el caso, ¿qué vamos a hacer con el monstruo? Nosotros lo creamos. Nosotros, los organizadores del espacio moderno, debemos decidir qué hacer con él<sup>585</sup>.

Philip Jhonson, posteriormente, esboza la necesidad de que la Modernidad actúe sin una falsa moral<sup>586</sup> que incluya dentro de sus actividades el proyectar la ciudad. Este cambio de opinión se dio a mediados de la

<sup>585</sup> (453) **Johnson, Philip.** Philip Johnson, Writings. [trad.] Eduard Mira. Barcelona : Gustavo Gili, 1979, 1981. Pág. 81

<sup>586</sup> “El Estilo Internacional puede considerarse como el desarrollo final del Movimiento Moderno que empezaron los grandes fundadores del siglo XIX. Es el fin del puritanismo y de la falsa moralidad arquitectónica”. (453) *Ibíd.* Pág. 255.

década de 1960, pues el mundo que conocía había cambiado por factores ajenos a su entendimiento de lo colectivo, y las formas no eran la solución al debacle político de la sociedad con respecto al panorama de los beneficios que ofrecía lo moderno como orientación trascendental. Así, al considerarse la ciudad como el lugar que había finalizado su ciclo, que presentaba en ese momento grandes dificultades, era necesario un cambio de mentalidad como en los referentes ideológicos y disciplinarios, situación similar a la que se enfrentaba la arquitectura como movimiento, al tener que reevaluar sus referentes formales y sociológicos, en tanto que esta, como modelo, ya no podía condicionar ni legitimar el desarrollo de la urbe, extendiéndose a todo lo conocido. Para esto, Johnson pensaba que se debía incorporar tanto a la ciudad como a la arquitectura una serie de prioridades y modos de actuación a través de la función y de la realización de nuevas edificaciones que superasen las deficiencias formales y colectivas de la urbe existente.

En este caso, los contenidos reales de la ciudad son las nuevas actividades sobre viejos problemas, tal es el caso de la movilidad y el tráfico, la vivienda y las zonas de residencia, y los servicios en suministros y en infraestructuras, con la salvedad de que no están presentes el tipo de sociedad ni sus prioridades comunes, ya que Johnson la define híbridamente como opulenta o pluralista. Este autor solo esboza que la función, independientemente del contexto, actuará desde el punto de vista del “funcionalismo”, un programa cerrado de corte formal en el que el objeto resultante es el adecuado para las actividades propuestas y que solo es determinado a partir de las necesidades, siendo subordinado por el intercambio entre las obligaciones del uso y la forma proyectada. De esta manera, un objeto arquitectónico, como el que representa un rascacielos, puede albergar las actividades que sean necesarias para el buen funcionamiento de la ciudad porque personifica una estructura adecuada a las exigencias, sin traducirse necesariamente en una forma anodina producto de la aplicación de la función por la función.

Philip Johnson se remite al funcionalismo como una forma de congestión, siendo en su concepto el que orienta el resultado histórico de la ciudad como un proceso positivo en el que pueden darse soluciones mediante la fórmula de la práctica de la planeación como instrumento de la Modernidad. Este conjunto de sistemas de proyección, sobre los que se deposita la esperanza metodológica y procedimental para solucionar el caos de la ciudad son señalados por Johnson como los parámetros que tienen una interrelación funcional, adecuada ideológicamente al limitado espacio de las urbes y su extensión excesiva, ya que estos personifican la técnica, así como el paradigma de la función, en tanto que se puede garantizar la adopción a los postulados modernos. Los máximos representantes de la personificación de la técnica en esta metodología son los edificios en altura o el conjunto de ellos, con el complemento extensivo de la diversificación funcional de la calle como el lugar de convergencia económica y cultural:

Planificar la ciudad: La lógica de la nueva planificación va más allá de la concepción de un edificio como un problema aislado. Numerosos edificios se agrupan de acuerdo con sus funciones comunitarias. Las comunidades urbanas se planifican como los edificios, teniendo en cuenta que tienen que cumplir una función. La planificación de las calles según los distritos que conecten reemplaza los rígidos planes en parrilla, como el de New York, o la planificación radial, como la de París o la de la Ciudad de Washington. El señor McAneny, presidente de la “Regional Plan Association” (Asociación de Planeamiento Regional), estima el inmenso despilfarro ocasionado por la congestión de New York en la elevada cifra de 1.000.000 de dólares diarios. Un estudio en profundidad de las funciones de los rascacielos y de las calles eliminaría sin duda ese despilfarro<sup>587</sup>.

En los libros de historia de la ciudad o de la técnica, encontramos referencias puntuales a la fecha de creación y prolongación de los diversos sistemas científicos y tecnológicos, entre los que se encuentran la conversión de la energía, la producción minera y metalúrgica, la fabricación en masa para el consumo masivo y las consecuencias económicas del

---

<sup>587</sup> (453) *Ibíd.* Pág. 32

cambio tecnológico. Estos procesos inventivos forman parte de la ciudad, y se convirtieron en hechos paradigmáticos relacionados con el surgimiento de nuevas formas artísticas. En ese sentido, el comentario de J. Glusberg sobre el origen de la Modernidad establece que esta “es una extensión del modelo de la experiencia estética al campo de la historia de la ciencia. El afianzamiento de un nuevo paradigma tiene mucho del nacimiento de un nuevo estilo artístico”<sup>588</sup>. Así, durante el surgimiento de la ciencia o la técnica y su práctica, surge también una fuerza paralela al nivel del arte, que no es solamente artística sino de tipo general, que crea objetos o ambientes reconocibles a nivel mundial por su aplicación intensiva y extensiva. Por su parte, el movimiento moderno aglutina e impregna las áreas del conocimiento por su misma fundamentación racional, ya sean en la ingeniería, los estudios sociales o en cualquier área de intervención de la ciudad como el transporte, el equipamiento público o la infraestructura en general, en sí, todo aquello que va unido a la ciudad en consonancia al progreso de la Modernidad.

De la misma manera en que la Modernidad es novedad, progreso e interrelación, la técnica se ha convertido en una eficiente práctica social mediante una serie de procesos, actitudes y formas de carácter universal, siendo la ciudad su mejor campo de acción. En estos casos, las diferentes categorías u ordenaciones que va adquiriendo la ciudad se identifican con el desarrollo de las técnicas, no solo porque entre ambas se generan procedimientos e imágenes, sino también porque tanto la una como la otra se constituyeron en una novedad extraordinaria a partir de dar soluciones contingentes a los problemas tradicionales de las urbes a mediados del siglo XIX. Esta novedad tomó otra orientación con la inclusión de la población urbana a mediados del siglo XX, al inclinarse la técnica hacia el beneficio común o público de la sociedad que había sido excluida debido a su nula capacidad de decisión y a lo negativo que resultaba para las comunidades tradicionales afrontar las necesidades de las clases emergentes, situación que no había favoreciendo los procesos urbanos y económicos hasta ese momento.

Es durante el desarrollo de la Modernidad cuando el elemento humano jalona el progreso y jerarquiza las características del territorio, ya que, por medio de la población, la técnica y la demografía como sistemas generales, es posible demostrar los logros y los avances significativos de la ciudad en la amplia capacidad de respuesta que posee la contemporaneidad, capacidad que es la dimensión que resume el poder creativo de la sociedad moderna.

Así, los inesperados cambios que ocurren en los actuales contextos urbanos se dan porque una serie de actividades dinámicas que se caracterizan por un crecimiento constante se sucede ininterrumpidamente, pero no por el hecho de incrementar su desarrollo ello se considera óptimo o favorable en todos los casos, ya que, en la expansión de la metrópoli, se suceden múltiples interacciones que no pueden ser controladas ni definidas con precisión, como tampoco sus resultados son los esperados, ya que se sacrifican medios o contenidos ya establecidos y perfeccionados por otros medios más racionales o adecuados a otros intereses.

Es posible medir estas “complejidades” que contribuyen a la extensión de la ciudad, como las acciones que promueve la congestión, que es uno de los procedimientos que cuentan con una incidencia significativa y contingente hacia los tejidos urbanos, ya que por él se incentivan políticas y obras que afectan la calidad de vida o el bienestar de manera general.

Un modelo de la contingencia de estos procedimientos abstractos que se encuentran fundamentados en políticas o acciones urbanas que puedan mejorar los medios existentes, como es la congestión, se encuentra en los textos que hacen el recuento del desarrollo urbano como un resultado y una expresión de la técnica. Este sistema de organización conduce la construcción de la ciudad y amplía la capacidad de los servicios, y a cambio de ello, la técnica establece una reforma utilitarista en el lenguaje arquitectónico, en el tejido urbano y en la sociedad, mediante el desarrollo de un progresivo plan de modificaciones que abarcan la

---

<sup>588</sup> (265) **Glusberg, Jorge.** Moderno, postmoderno : de Nietzsche al arte global. Buenos Aires : Emecé, 1993. Pág. 8



estructuras de los edificios y la red viaria, las nuevas ordenaciones en la ciudad, la recomposición en el uso del suelo, entre otros factores. Por otro lado, en el aspecto social existirá una nueva formación material e ideológica, de pensamiento y acción en sus organizaciones, mediante una reeducación en lo individual y en lo público. Así, como en todas las sociedades tradicionales, lo usual es el rechazo ante la pérdida de sus antiguas manifestaciones, ya sea porque se trasladan los beneficios y sus ventajas a otro sector, o porque se deterioran las estructuras a su alrededor, modificando sus intereses, su conducta y su esfuerzo personal, ya que estas no sirven de soporte a la nueva cultura tecnológica.

Como ejemplo podemos citar dos consecuencias, la primera se refiere a la obra física en la ciudad y su proceso de formación y de ordenación según los parámetros establecidos por las herramientas de saturación del espacio y los mecanismos técnicos que se han dispuesto para ello, dando como resultado un conjunto aleatorio, discontinuo y fragmentado, cuyo mejor referencia es el cambio de vivienda, de sus modelos formales y de su evolución permanente y su continua transformación.

La congestión implica vivir en un apartamento-casa, como una fuente de problemas sociales (y la vida en los suburbios como su solución), esta siguió siendo la norma en las grandes ciudades [...] Por ejemplo, en 1900, se construía tres veces más cantidad de apartamentos que casas unifamiliares en Chicago, y esta se multiplicó en siete años. Ya no eran sólo bloques populares: eran modestos apartamentos en edificios indiferentes, que fueron construidos en las líneas utilitarias, y se convirtió de uso común para los medianos y bajos ingresos, que viven en las grandes ciudades<sup>589</sup>.

La segunda consecuencia tiene que ver con el desarrollo social y el cambio de su situación a lo largo del siglo XIX y XX, así como con las circunstancias que alteraron la identidad y la diversidad de sus roles, las

nuevas exigencias al medio social y la comprensión del mundo que surtió un efecto positivo en la mentalidad tradicional. Estas actividades complejas en la realización y desarrollo de la ciudad moderna, tuvieron efecto sobre las correcciones efectuadas por la técnica en la estructura económica y cultural de la comunidad urbana y en los modelos que fueron creados a partir de su instrumentalización, tal como lo describe el texto *Introducción a la sociología general* de Guy Rocher.

La desmitificación del mundo por la racionalidad y por la ciencia ha entrañado una radical transformación de los fundamentos de la vida moral, transformación a la que se ha creído poder dar el nombre de secularización. En efecto, se observa en la mentalidad tecnológica una debilitación de las motivaciones que cabría calificar como “de inspiración metasocial”, es decir, de las motivaciones que se inspiran en imperativos morales basados en consideraciones mitológicas o teológicas, en aras de una moral más exclusivamente social. Individual y colectivamente, los hombres se mueven menos que en la sociedad, tradicional por motivos y sanciones de índole sobrenatural [...] En el terreno religioso como en el moral, el espíritu crítico y la libertad de pensamiento entrañan una gran diversidad de opciones personales, un fraccionamiento de las solidaridades religiosas y una multiplicidad, de actitudes morales diversas y hasta contradictorias a veces. Tal es la razón de que la cultura de la sociedad tecnológica no ofrezca la misma unidad ni la misma cohesión que la cultura de la sociedad tradicional. [...] Si en la sociedad tradicional se asimila la humanidad a la tribu, en la sociedad tecnológica se tiene la convicción de monopolizar la luz, la ciencia y la verdad. En realidad, de la gran ciudad, centro cerebral y neurálgico de la sociedad tecnológica, suelen partir y, difundirse las ideas nuevas, los movimientos de reforma, las modas, etc. La cultura tecnológica y urbana es, de índole propia para penetrar y apoderarse de las sociedades tradicionales circundantes. Es muy raro el caso inverso<sup>590</sup>.

<sup>589</sup> (300) **Roberts, Gerrylynn K y University., Open.** The American cities and technology reader : wilderness to wired city. New York : Routledge in association with the Open University, 1999. Pág 98

<sup>590</sup> (231) **Rocher, Guy.** Introduction à la sociologie générale. [trad.] José Pombo. Barcelona : Herder, 1968, 1990. Pág. 293-294

De esta manera, la creación y el desarrollo de infraestructuras en la ciudad moderna crean un tipo diferente de medio ambiente que consiste en el cambio constante a través de la experimentación técnica o de la mejora y ampliación categórica de los mecanismos operativos propuestos como solución. Esto impulsa a un congestionamiento continuo de la ciudad por medio de su desarrollo directo, que es el mismo progreso desde el punto de vista de sus procesos económicos o financieros, ya que sin ellos la urbe no habría adquirido un sistema de organización colectiva, ni una apropiación, por parte de los particulares, de los medio de producción y de consumo propio de la ciudad posterior al régimen industrial.

En este caso, para poder observar la evolución de la ciudad y su transición en sus lógicas formales y sociales, tanto lo que ocurre en lo urbano como sus consecuencias sociales, nos tenemos que remitir desde lo individual a lo colectivo, o de lo habitual y lo cotidiano a la realidad urbana del nuevo comportamiento social estandarizado que hizo su aparición en la ciudad dominada por la técnica y sus procesos en permanente innovación. Así, el aumento de la concentración de personas y procesos en el hábitat urbano y el consecuente deterioro de los modelos instaurados son los fenómenos que permiten observar este proceso de evolución en la ciudad, como también las opciones más adecuadas para encontrar los vestigios materiales y conceptuales de esos cambios y transformaciones en el medio urbano, entre las que se encuentra la secularización de la sociedad, la irrupción de la racionalidad y la desmitificación de lo conocido.

Tales alteraciones de las estructuras urbanas y sociales son facilitadas por una visión progresiva que otorga el sistema cronológico de fechas y sucesos, y revelan el ascenso socioeconómico e intelectual de la sociedad en la metrópoli desde sus etapas coyunturales, de acuerdo con sucesos históricos relevantes que van de la etapa preindustrial a la moderna, destacándose el perfeccionamiento de las técnicas o la superación

de metodologías que impulsaron el desarrollo urbano y que se encuentran en constante revisión y corrección, con lo que se da paso a las interacciones y a las reconfiguraciones del sustrato social y económico de las urbes. Estos acontecimientos marcaron los inicios de los procesos fenomenológicos, y dejaron ver cómo empezaron y se desplegaron las transformaciones territoriales, formales y funcionales, el número de usuarios y su incidencia en la economía de la urbe, es así como han sido denominados *articulantes activos*<sup>591</sup>, pues son situaciones que han causado traumas en la población, definido nuevas orientaciones o marcado el fin de una época. Como ejemplo de estos vínculos dinámicos estaría el año 1.000 d. C, un periodo crítico, pero también activo en Occidente, pues cada vez que comenzaba una centuria, esta se asociaba con los inicios cíclicos de un renacimiento humano y social. En nuestro caso, el año 1900 es visto por Colin Rowe como una etapa particularmente lúcida en la evolución de la cultura y de los que ahora se pueden entender como hechos que se consideran como habituales por haber sido superados o por ser procesos históricos trascendentes que ahora son tomados como hechos “normales”, una “congestión” de acontecimientos de todo tipo que habían desbordado la realidad social de manera extraordinaria.

Ahora, entre toda la congestión de innovaciones que hacia 1900 de repente comenzaron a inundar el mundo, entre toda la variedad de estímulos relacionados y no relacionados —psicología freudiana, la música atonal, la relatividad, el ballet ruso, el verso libre, la pintura cubista, el jazz— que se dice que han contribuido tanto a la conmoción y la alegría de vivir en este mundo de hace casi cien años, de ciertas manifestaciones revolucionarias que en arquitectura sostuvieron una posición de importancia muy visible. Y es comprensible. Porque, “el nuevo tipo de arquitectura que crece con este siglo como contribución propia de este siglo” (JM Richards) fue claramente destinada a una carrera importante. Por tanto, en la volátil historia de la sociedad occidental, la aparición de un sistema integral de arquitectura completamente emancipada de precedentes —a excepción de los pocos años anteriores y posteriores a 1900— fue totalmente desconocida; y, además,

---

<sup>591</sup> (454) **Rowe, Colin.** The architecture of good intentions : towards a possible retrospect. London : Academy Editions, 1994. Pág. 9-10

este sistema o enfoque en particular parecían estar adaptada exactamente al presunto temperamento de la época. Azucarada y sinuosa, para empezar, pronto se hizo dura, brillante, consciente de sí misma, abrasiva, metálica, abiertamente no sentimental. Se había dado forma, al parecer, de un momento a otro. Estando sin compromisos; era racional; y los argumentos de sus defensores fueron a menudo vistos como impecables<sup>592</sup>.

Si bien las referencias a la multiplicidad de movimientos sociales y culturales que abrumaron el periodo inicial del siglo XX eran definidas como procesos nuevos y radicales, estas aparecieron de manera profusa y persistente, acumulándose hasta obstruir el carácter vanguardista y esencial que adquirieron estos medios. La mayoría de estos movimientos desaparecieron al poco tiempo y otros no tuvieron un desarrollo acorde con las necesidades formativas o colectivas. Estos nuevos sistemas, en su mayoría, son deudores de la técnica y la industria que facilitaron el ascenso y la apropiación pública de las artes y las ciencias, en tanto que la cultura, como expresión simbólica, ya se definía como “urbana”, o hacía un tiempo que estaba ligada de manera permanente a los mecanismos artificiales que gobernaban las ciudades. También se afirma que estos procesos son de índole geopolítica, pues la historia par-

ticular de las urbes está ligada a naciones concretas, en donde las condiciones técnicas, arquitectónicas y productivas han producido un espacio singular y trascendente que ha marcado una nueva dimensión. Esto explica por qué los procesos del desarrollo de la cultura urbanística y arquitectónica se han prolongado a los demás países, en la actualidad, como modelos a imitar, aunque estos, en la mayoría de los casos, no tengan las condiciones adecuadas<sup>593</sup>.

De esta manera, la técnica está ligada a la Modernidad como un avance global de las sociedades y se asimila al futuro y a la cultura general. Esto puede explicar en qué medida surge la idea falsa de totalidad en la Modernidad, ya que la sucesión de hechos, las fechas en los que sucedieron y su continuación cronológica se ensanchan y a la vez se fraccionan con otros eventos que se originan en muy diversas vertientes y con muy diversas intensidades, pero como producto de la misma época, con una imagen universal, a pesar de ocurrir en escenarios opuestos y divergentes, pues las circunstancias, ya sean políticas, sociales, económicas o políticas, se pretenden constituir en un conjunto de eventos que simulen ser una integridad y que han sido criticados porque se han presentado conforme con los intereses o con las necesidades calculadas, en tanto que el progreso no es total ni abierto<sup>594</sup>. Estos hechos globales con

---

<sup>592</sup> (454) *Ibíd.* Pág. 11

<sup>593</sup> La ciudad moderna y sus procesos aleatorios han convenido el desarrollo de la sociedad, con la salvedad de que no se confía en las urbes ni en sus condicionamientos, tildándose como “falso” el progreso moderno y sus condiciones políticas, pero a pesar de ello se considera un mal necesario y sus logros incuestionables, de ahí la necesidad de establecer definiciones de lo urbano acordes con la ingente producción de la ciudad en todos los campos, en los textos de Antropología urbana se puntualizan estas determinaciones que adquieren los entes urbanos: “[...] la compleja mezcla de certidumbres e incertezas en la definición de la ciudad y de lo urbano es especialmente patente en las grandes metrópolis, un tipo de ciudad que hace sólo medio siglo constituía una excepción. Si en 1950 únicamente Londres y Nueva York superaban los 8 millones de habitantes, se prevé que en el año 2015 este tipo de ciudades superará con creces la treintena. Las megaciudades sólo constituyen una modalidad entre muchas de las ciudades que actualmente conforman la red urbana a nivel mundial. Sin embargo, se las considera como una expresión particularmente importante del amplio proceso de ‘urbanización del mundo’. De hecho, el impacto que su expansión está ejerciendo en la teoría social es tal que de ellas se ha llegado a decir que ‘están transformando el punto

de vista con el que podemos analizar lo urbano’ [...]. En estas ciudades, y en transcurso de unas pocas décadas, se ha producido una triple transición: el paso de ciudad moderna a metrópolis posmoderna, el pasaje de ciudad a megaciudad y el tránsito de la cultura urbana a la multiculturalidad” (488) **Cucó, Josepa.** Antropología urbana. Barcelona : Ariel, 2004. Pág. 90-91

<sup>594</sup> La búsqueda de la totalidad en la Modernidad se considera una acción imposible por el estado fraccionado de la cultura y el medio social, se ve limitada por la falta de articulación entre los diversos sistemas que la componen y su superación según los filósofos solo se lograría con el conocimiento y la comunicación. En el texto Modernidad y posmodernidad se cuestionan, a manera de ejemplo, estas escisiones entre cultura y sociedad. “Si la modernidad fue el desencantamiento por el mundo feudal, ahora la posmodernidad se presenta también como el desencantamiento por las ideas modernas, éstas sólo han representado un enmascaramiento de la realidad, un doble juego entre lo real y la ficción, entre la conciencia y lo inconsciente, entre la simulación y la comunicación, rebasando lo auténtico y lo fingido. El desarrollo de la modernidad ha creado un abismo entre las cuestiones prácticas y teóricas, entre lo económico y lo político, todo se rige por el mercado, el dinero y el interés. Vista así, la

sus múltiples lógicas de desarrollo se pueden definir como civilización moderna, ya que la Modernidad en las artes o en las ciencias no es solo un hecho contundente en un segmento de la colectividad que habita las ciudades, sino que afecta todo el espectro de la sociedad, ya sea rural o emergente. Como ejemplo, se puede citar la Primera Guerra Mundial, que fue el primer conflicto tecnológico a escala global que estaba acompañado de manifestaciones sociales, movimientos artísticos y literarios, y de nuevas apariciones e inquietudes generales que buscaban extirpar o por lo menos reducir la arbitrariedad de la sociedad decimonónica e interpretar la realidad como sinónimo de libertad y voluntad, tal como reflexiona L. Mumford en su *Historia de las utopías*.

Al concebir la Historia de las utopías, poco después de la Primera Guerra Mundial, aún mantenía las ilusiones de una época superada y, sin embargo, como muchos de mis contemporáneos, ya era consciente de que el ímpetu del gran siglo XIX, con su caudal de boyante idealismo y de robustas iniciativas sociales, había llegado a su final. Para afrontar la nueva época que teníamos ante nosotros, y cuyos sombríos contornos ya eran visibles desde hacía tiempo para las mentes más sensibles y perspicaces -las de un Jacob Burckhardt o un Henry Adams, por ejemplo-, tendríamos que superar las enormes aberraciones que de hecho habían llevado a la hecatombe de la Primera Guerra Mundial. De repente, aquella desastrosa orientación de los esfuerzos humanos había invertido el curso de nuestras vidas<sup>595</sup>.

---

posmodernidad rechaza todo principio de totalidad y es incapaz de buscar y de plantear soluciones a los problemas de la modernidad”. (455) **Cordova, Marycela**. Modernidad, cultura y devenir en el mundo actual. [aut. libro] Zidane Zéroui. Modernidad y posmodernidad : la crisis de los paradigmas y valores. México : Limusa, 2000. Pág. 153

<sup>595</sup> (456) **Mumford, Lewis**. The Story of Utopias. [trad.] Diego Luis Sanromán. Logroño : Pepitas de calabaza, 1922, 2013. Pág. 10

<sup>596</sup> En este caso, la integración entre técnica y sociedad es una forma de dependencia sociocultural que oscila entre la necesidad y la eficiencia de sus mecanismos, estos facilitan orden y estabilidad y también un perfeccionamiento del desarrollo material del entorno que condiciona positivamente a la colectividad. Pero esta subordinación también fluctúa entre la dependencia y el sometimiento, un aspecto negativo de la predominancia de la técnica hacia el conocimiento racional y a los procedimientos estandarizados, en cuanto que la técnica asume los rasgos más básicos de la cultura

Casi la totalidad de los mecanismos sociales y culturales, como los sistemas operativos de gestión y de información, evolucionaron drásticamente a raíz de este y otros acontecimientos de orden mundial. Todo este nuevo compendio de transformaciones influyó decisivamente en el desarrollo del medio socio-urbano, afectando la arquitectura y sus variaciones conceptuales, técnicas y fenomenológicas. Así mismo, los sucesos ya no estaban distanciados, ni los descubrimientos o los hechos de importancia general se encontraban jerarquizados, tampoco se encontraban separados por la distancia o por la falta de comunicaciones que pudieran revertir los acontecimientos ni su influencia sobre las actividades humanas.

De esta manera, la técnica evolucionó a sistemas más integrados colectivamente y desarrolló nuevas formas de interacción<sup>596</sup>. Así mismo, hubo una ampliación metodológica en la manera de converger y de conciliar los diversos intereses culturales y económicos que dependían de la transformación tecnológica, creando, a lo largo del siglo XX, novedosas estructuras que servían para fundamentar los logros de la civilización urbana, en la que cada vez más se implicaba el desarrollo económico y las iniciativas de un nuevo orden social.

Uno de estos mecanismos de evolución tecnológica son las infraestructuras técnicas y de servicios donde convergen las aspiraciones colectivas e individuales, así como la indeterminación a la que se veía sometida

urbana, despojando a la sociedad de la comunicación, los procesos laborales o la interacción con el mundo, entre otras muchas circunstancias, un desencantamiento del mundo tal como lo plantea L. Mumford en el libro Arte y técnica: “[...] estas paradojas y contradicciones, por desalentadoras que parezcan, pues creo que las relaciones entre arte y técnica nos proporcionan una clave significativa para todo otro tipo de actividad, e incluso pueden llevarnos a comprender el camino hacia la integración. El gran problema de nuestro tiempo consiste en restablecer el equilibrio y la totalidad del hombre moderno; darle la capacidad de dirigir las máquinas que ha creado, en lugar de convertirse en su cómplice indefenso y víctima pasiva; traer de vuelta al corazón mismo de nuestra cultura ese respeto hacia los atributos esenciales de la personalidad, su facultad creadora, su autonomía, que el hombre de Occidente perdió en cuanto hizo a un lado su propia vida para concentrarse en el mejoramiento de la máquina”. (256) **Mumford, Lewis**. Art and technics. [trad.] Luis Fabricant. Buenos Aires : Nueva Visión, 1952, 1968. Pág 17

la forma arquitectónica y la configuración urbana desde el agotamiento de los postulados especulativos en las ciudades a mediados del siglo XX. Usualmente, estas nuevas propuestas de hábitat que se encuentran entre la utopía y la organización productiva, y que cuentan con la capacidad para superar los niveles a los que han llegado los medios modernos en su proyección y construcción objetiva, son llamadas “megaestructuras”. En estas, los parámetros fraccionados y utilitaristas de la sociedad de consumo habían desequilibrado e inanimado la vida en las ciudades, de acuerdo con la disposición y la gestión de los recursos conceptuales y operativos que hicieron mella en la naturaleza, el ambiente urbano y las formas aún reconocibles de actividad social y política.

## 4.2 Megaestructuras y congestión

Las “megaestructuras” y los “contenedores” de los años cincuenta y sesenta, en vez de superar los límites del funcionalismo, han revelado inquietantes asociaciones con el contenedor pluri-funcional que es la gran ciudad capitalista. Estas propuestas parecen justificarse en la medida en que se presentan como traducción arquitectónica de una indiscutida congestión de las funciones y de las ocupaciones del suelo en régimen capitalista. En otros términos no han contribuido de forma nueva a la tipología residencial; al contrario, han marcado, en este campo, un retraso general en los objetivos<sup>597</sup>.

La megaestructura, como una de las formas de la congestión, aparece unida tanto a los aspectos estructurales o técnicos en la realización de

grandes construcciones como a las utopías sociales en el marco del liberalismo económico. Ambas propuestas, tanto la física como la conceptual, forman parte de la promesa histórica de mejorar las condiciones económicas, laborales, ambientales, etc. de la comunidad rural y urbana, bajo las propuestas de libertad, autonomía, riqueza o de cualquier otra acción que independizaría al individuo o a la colectividad del pasado y de sus traumas de explotación y sometimiento.

Por otra parte, las megaestructuras están ligadas a la Modernidad como resultado del utopismo contemporáneo, en el cual los ideales de igualdad social y eficacia en las empresas humanas llevan el dogma moderno hacia el énfasis en la opulencia y la abundancia, como consecuencia del laicismo y sus propuestas de fortuna y libertad. Estos dogmas están dirigidos por el sistema de organización política que ha permitido el ordenamiento y el intercambio de ideas, recursos y productos sin obstáculos en la ciudad, donde se asume la soberanía del individuo y de las obras en arquitectura y urbanismo, a partir del conjunto de sistemas que permiten organizar adecuadamente las estructuras económicas generales de la sociedad y de la ciudad, en tanto que la megaestructura es un sistema que pretende ser completo y autosuficiente, un complejo de infraestructuras totalmente temporales, de formas pensadas para un futuro cercano, con un diseño deliberado que pretende llenar de un solo golpe el vacío social de la Modernidad, constituyendo una separación social consciente que trata de romper con la historia, un proyecto totalizante que hace uso de los recursos racionales de la Modernidad (fig. 334-336).

De esta manera, la megaestructura es una serie de edificios indeterminados y complejos<sup>598</sup> que, por su condición histórica y por los referentes del pasado, se convierte progresivamente en un logro de la cultura y de

<sup>597</sup> (457) **Cerasi, Maurice M.** Lo spazio collettivo della città, costruzione e dissoluzione del sistema pubblico nell'architettura della città moderna. [trad.] Ada Llorens. Vilassar de Mar (Barcelona) : Oikos-Tau, 1990. Pág. 27

<sup>598</sup> En este caso, la megaestructura referenciada por C. Rowe es el gran edificio histórico, palaciego, que por su unidad formal y constructiva constituye una “gran estructura”, sobredimensionada para la época y de carácter individual, símbolo del poder que contiene referencias formales y antecedentes culturales del edificio mítico de la

antigüedad: “[...] una serie de edificios ambiguos y compuestos, megaestructuras urbanas si es necesario, todos ellos distantes de ser “modernos”, pero todos ellos haciendo frente a la circunstancia y superándola: en Viena, el Hofburg; en Munich, la Residenz; en un Dresden que ya no existe, el grupo de puente, Bruhlsheterrasse, Schloss y Zwinger”. (458) **Rowe, Colin y Koetter, Fred.** Collage city. [trad.] Esteve Riambau Sauri. Barcelona : Gustavo Gili, 1981. Pág. 164



Fig. 334. proyecto de vivienda *Autobahnüberbauung Schlangenbader Strasse*, diseñado por el arquitecto Georg Heinrichs, Berlín, 1977-1981

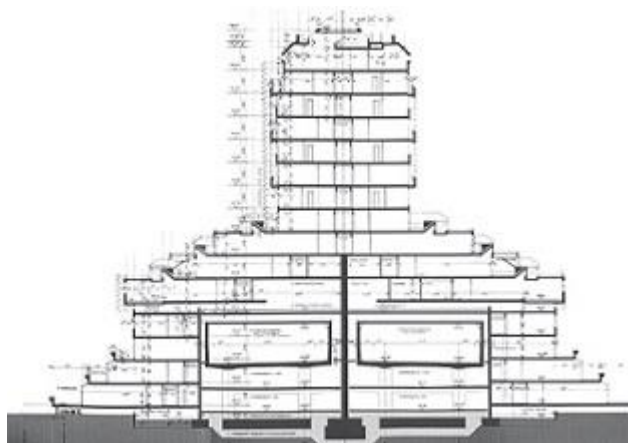


Fig. 335. Sección del proyecto de vivienda *Autobahnüberbauung Schlangenbader Strasse*, Berlín, 1977-1981



Fig. 336. Torre Capsula Nakagin, Kisho Kurokawa, Tokio 1972

la ciudad, pues presenta un gran tamaño y un carácter multifuncional, considerándose un hecho aislado y autorregulador del contexto, un soporte en la Modernidad, independiente y autónomo de las formas y en las funciones que se venían dando desde el surgimiento de la técnica como invención y a la vez como cambio tecnológico desde el siglo XIX hasta la urbe contemporánea. A raíz de esto, su realización solo es posible mediante la especialización económica y los complementos de índole política que favorecieron los procesos de organización profesional, asociativa y social que permitieron la productividad urbana y territorial. La megaestructura es el producto más decantado de las utopías urbanísticas y de los procedimientos de intervención a nivel arquitectónico y urbano que resumen los valores colectivos de organización y creación espacial, debido al desarrollo de procedimientos orientados hacia la obtención de beneficios a partir de la conexión metódica de la ciencia, la tecnología y la industria, cuyo fin sea el acoger a la población en otro tipo de realidad, un nuevo lugar físico con posibilidades de traslado, repetición y estandarización de la vida urbana y sus actividades.

Los ejemplos de megaestructuras en arquitectura se remontan a la realización de grandes estructuras o grandes áreas cubiertas que hacían uso

de nuevas concepciones del espacio y de los nuevos recursos constructivos, entre estos se destacan los pabellones de las exposiciones universales, las nuevas propuestas urbanas que nacieron durante la ciudad industrial y la posibilidad que dieron estos nuevos sistemas de intervención para poder ejecutar y especular los aportes de las técnicas. En cada país, el concepto de la megaestructura o la gran infraestructura ha sido abordado de diversas maneras, ya que ello depende de las iniciativas políticas que pueda emprender el Estado o la colectividad con respecto a sus acciones de apertura, ya sea hacia la idea de progreso o hacia los retos de confrontación que le impone la naturaleza o las necesidades creadas. Países como Estados Unidos o la Unión Soviética cuentan con referencias y actitudes socioculturales diferentes al entorno Europeo, debido a las características demográficas o de sensibilidad política que se han detallado en este documento y a cómo han establecido marcos de actuación y de intervención en el entorno urbano y natural.

Las megaestructuras en Estados Unidos corresponden a los canales de comunicación, los rascacielos y los puentes (fig. 337-339), entre muchas otras obras civiles o construcciones de valor económico asimiladas a la megalópolis como iniciativas inmobiliarias para operaciones mercantiles. En Europa, serían los viaductos o los grandes cobertizos para mercados, invernaderos o exposiciones que se construyeron durante la





Fig. 337. Plano del Inicio del *Canal Erie* en la ciudad de Buffalo, 1905



Fig. 338. Puente *Pulaski*, New Jersey, 1932



Fig. 339. Construcción de la *Prudential Tower*, Chicago, 1955

consolidación de la Revolución Industrial (fig. 340-342). La primera condición de estas edificaciones era el tamaño y su representatividad; tanto a nivel político, por ser un logro oficial, como cultural, ya que representaba los logros de una nacionalidad. Así, la técnica y el nacionalismo convergían forzosamente como identidad propia. De esta forma, tales construcciones permitían reafirmar las ideologías de la cultura autóctona, cuyo objetivo era moldear las diferencias que le fueran propias con respecto a otras de similares características, pero con la salvedad de que estas doctrinas incorporaban obligadamente los nuevos aportes científicos y técnicos que eran completamente ajenos a las tradiciones, cuyos procedimientos, propios de los dogmas nacionales, iban en contravía de los valores artesanales y de la tierra. Pero estas obras eran tan paradigmáticas, por el logro y la utilidad que implicaban, que no se podía negar su valor y su relevancia en la comunidad.

El carácter innovador de estas primeras edificaciones radica en su forma, su tamaño y sus condiciones socio-técnicas, aspectos que, con el tiempo, generaron reflexiones sobre el objeto arquitectónico, pues por primera vez, había construcciones que, por sus cualidades, eran independientes de su contexto, estaban aisladas del lugar y eran vistas

como un aporte a los procesos de gestación de la arquitectura, formando parte de la ciudad por la fuerza de los acontecimientos. De igual manera, estas construcciones han sido definidas como “objetos inútiles”, término empleado para referirse a la Torre Eiffel en un conocido escrito de Roland Barthes, en el que afirma que esta entidad-mirador se convierte en símbolo gracias al tiempo transcurrido, que su estructura ha demostrado su rendimiento cultural, que era técnica vacía de actividad cuando se construyó y que adquirió, en la consciencia de los habitantes urbanos, el estatus que la mantiene hoy vigente, siendo vista como un hecho cultural que pasó de ser forma anodina a un hecho histórico.

Así, las megaestructuras, como objetos útiles, cuentan entre sus constituciones formales y funcionales con la capacidad de albergar un complejo entramado de actividades que no siempre es sinónimo de tamaño o de capacidad simbólica, ya que las propiedades de las grandes estructuras, por las disposiciones técnicas, hacen posible la creación del edificio plurifuncional que resulta un instrumento de planificación y de intervención urbana, siendo más un producto del liberalismo económico que de la organización de la ciudad. De esta manera, las megaestructuras pretenden unificar y jerarquizar el uso intensivo que se les da a las



Fig. 340. *Les Halles Centrales*, Victor Baltard, Paris, 1851-1853.



Fig. 341. *Clifton Suspension Bridge*, Isambard Kingdom Brunel, Bristol, 1836-1843.



Fig. 342. *Galleria Vittorio Emanuele II*, Giuseppe Mengoni, Milan, 1865-1877

ordenaciones urbanas y arquitectónicas en sus configuraciones, evitando las irregularidades propias de las propuestas en vías de desarrollo y los vacíos que resultan de las complejas organizaciones que posee la metrópoli y sus intereses, mediante la interrelación de las actividades urbanas y sus intervenciones de carácter heterogéneo en los planteamientos urbanos por medio de la maximización de las propiedades que otorga la autonomía formal y funcional de la megaestructura en un solo inmueble realizado.

Debido a lo anterior, casi cualquier gran estructura es un proyecto que busca ser rentable y eficiente en todas sus operaciones, utilizando los mecanismos propios de la congestión para llevar a cabo estas operaciones especulativas, sin ser a la larga una opción rentable, en tanto que las estructuras de gran tamaño fueron una práctica relativamente corta, ya que se dio prioridad a las actividades en espacios homogéneos con un tamaño adecuado a las necesidades concretas, pues primaba el concepto de una economía fraccionada, más rentable por su flexibilidad y su poca permanencia en el mercado inmobiliario al momento de su realización, cuando la megaestructura, por su estancamiento en el valor y uso del suelo, la dificultad de amortizarse y el uso de sistemas constructivos complejos o en el empleo de múltiples formas, cayó en desuso por los costos que implicaba.

Una referencia a este pragmatismo de las grandes estructuras como a una simplificación del urbanismo se encuentra en la búsqueda de edificaciones que reduzcan las estructuras urbanas y sus actividades, siendo uno de sus mayores problemas la congestión en las grandes ciudades, para lo cual se necesita encontrar nuevos medios de intervención arquitectónicos y urbanísticos para que disminuya el impacto de la extensión del tejido urbano y su alta intensidad. De esta manera, existe un gran número de referencias formales y búsquedas experimentales a este problema, tal como ha sido expuesto en el libro *Megaestructuras* que recoge lo expresado en la revista *Progressive Architecture* de 1968, donde se plantea una serie de nuevas definiciones conceptuales y técnicas con respecto a lo que hemos llamado megaestructuras:

... complejos edificios a gran escala que la creciente congestión de las áreas metropolitanas hacían necesarios...preferimos el nombre de omniedificios al de megaestructuras porque no es su cualidad mega (grande, fuerte) lo que importa, sino más bien su aspecto omni (todo) lo que interesa. Estos edificios representan

un intento inicial de síntesis de todas las extensiones del hombre [...]<sup>599</sup>.

Las condiciones establecidas por la densidad constructiva y poblacional, así como las estructuras que guían el desarrollo de la megalópolis, son las que orientan los valores y las reformulaciones de la contemporaneidad. Estas están indisolublemente ligadas a la congestión por sus formas y actividades, pero, a pesar de que es evidente esta relación, hace falta una teoría que articule los mecanismos que dictaron su composición y su realización. De esta manera, la forma arquitectónica, la trama urbana, la ocupación del territorio, la densidad y la especulación inmobiliaria, entre otros, llevan substancialmente una doctrina que cohesiona y articula la obtención de un producto final, que es la ciudad contemporánea. Este es un resultado, sin lugar a dudas, de la cultura de la congestión en el pensamiento moderno que se ha alcanzado mediante las prácticas de la arquitectura y el urbanismo.

Las megaestructuras son edificaciones que articulan la densidad constructiva con la densidad poblacional, y las edificaciones resultantes son las que simbolizan los valores de la productividad y la explotación de los excedentes colectivos de la sociedad moderna. Estas construcciones, por su magnitud y el impacto de sus propuestas conceptuales, han modificado las realizaciones en el tejido urbano, el valor de la renta del suelo y la existencia competitiva del individuo con la comunidad que vive en la ciudad, creando unas condiciones arquitectónicas y urbanas excepcionales que después se convierten en formas instrumentales de la renta y la producción, las cuales evolucionan posteriormente a representaciones socioculturales acordes con los intereses dominantes, ya sean políticos o económicos. De manera conveniente se establece lo que deben ser estas propuestas en el nuevo sistema de orden social que se orienta por el criterio de maximizar la totalidad de los sistemas y las utilidades propias de los mecanismos que han hecho posible el sustrato físico de la Modernidad, como es la creación de un orden general a tra-

vés de la teorización de la arquitectura, su definición disciplinar y mediante la institucionalización del planeamiento, ya sea por medio de la urbanización, el ensanche, la actualización o las obras de mejoramiento integral, etc.

Esta modelación a gran escala de la ciudad, a nivel de un solo edificio o un grupo de estos, es una compleja trama de hechos y actividades en la que se fusionan la movilidad, las zonas urbanas de habitación, los servicios domiciliarios, los sistemas de comunicación, etc., es decir, un sinfín de actuaciones necesarias para solventar dichos sistemas tan complejos que, por necesidad, se orientan hacia la funcionalidad con un sentido disciplinar completo. Para ello, se necesita un cuerpo ideológico que sustente las múltiples variables que se consideran elementales en el nuevo urbanismo, las cuales son los criterios técnico-económicos indispensables para el desempeño de la sociedad de masas y que hacen la ciudad por intermedio de la congestión, considerada ahora como “asociativa”, de integración positiva, lo que la convierte en una influencia indivisible y permanentemente en las actividades diarias.

Esta integración de la congestión en la ciudad de las megaestructuras es llevada a cabo por las actividades básicas urbanas, como habitar, movilizarse o trabajar, entre otras, en unión con los instrumentos operativos directos que identifican, evalúan y valoran los planes de acción urbana, como el plan general, la zonificación, la congestión, entre otros, o aquellos que implementan de manera directa el desarrollo de la ciudad y que son necesarios para llevar a cabo el proyecto de asociación colectiva o el edificio megaestructural, con las formas de organizar la ciudad. Estas referencias, de manera histórica o cultural, se consideraban más estéticas que técnicas, ya que existía, desde principios de siglo, una unificación aceptada entre unas formas o unas categorías estético-funcionales cercanas a la identidad del edificio monumental, en tanto que la representación cuenta con un carácter lógico-formal, compatible socialmente con el arte en unión con la ciencia de la construcción. Pero, en este caso,

---

<sup>599</sup> (260), **Banham, Reyner**. *Megastructure. Urban futures of the recent past*. [trad.] Ramon Font. Barcelona : Gustavo Gili, 1976, 1978. Pág. 209



los procedimientos racionales no pretenden continuar con las dimensiones históricas, en el sentido de continuar con los parámetros urbanos de la urbe dieciochesca como organismo que se encuentra conciliado entre el tamaño de la sociedad y su crecimiento físico, aunque sí se recogen algunos elementos heredados de la continuidad histórica de la urbe y que han servido de referencia para la realización de la ciudad moderna en lo referente a las tácticas de unificación y estandarización que conducen a los estilos y algunas reseñas espaciales en las que se han formalizado categorías ideológicas de validez universal para su recreación modélica, como también en determinadas partes de la estructura urbana, las formas tipológicas y algunas condiciones ambientales, entre otras categorías. De esta manera, la congestión presenta una constante en el proceso de crear nuevos ámbitos bajo las propuestas de novedad y continuidad, tanto en su actitud de subordinar todos los aspectos de la producción como en su reivindicación de la autonomía metropolitana, la cual lleva a la arquitectura a buscar nuevas formalizaciones, en tanto que sus propuestas son un instrumento técnico y estratégico para determinar y subordinar las condiciones de vida en la ciudad.

Uno de los ejemplos más claros y conocidos de la megaestructura como instrumento de la ideología moderna es el proyecto para la reordenación y ampliación de la capital japonesa, publicado en 1960, propuesto por Kenzo Tange, cuya ordenación se basó en una estructura física continua de placas que actúan como plataformas de soporte edificatorio y vehicular sobre la bahía de Tokio, un sistema de núcleos urbanos residenciales y de servicios suspendidos por pilotes, las cuales dispondrían en su interior de construcciones hipotéticas con una infinidad de características funcionales propias de la ciudad moderna, estas edificaciones comparten una incertidumbre estética y una permanencia en el tiempo de manera provisional por su crecimiento tanto lineal como centrípeto. Esta propuesta racional de crecimiento orgánico para la ciudad de Tokio, es una serie de “cintas” y de “centros” articulados por una compleja red de actividades urbanas, que valida el dominio de la técnica en la Modernidad, de extensión ilimitada que la une y a la vez la separa de la ciudad histórica, con lo cual se reivindica la autonomía de la forma, de gran fuerza en la propuesta, mediante la capacidad de proporcionar bajo

un solo volumen de múltiples usos en su extensible estructura portante, la cual también puede variar para soportar una gran densidad. La separación consciente de la ciudad tradicional, mediante una gran unidad morfológica, que es el contenedor de actividades, hace que esta sea opuesta en todos sus aspectos a los parámetros que configuran la ciudad tradicional, lo que constituye una subordinación a categorías tipológicas preexistentes y a la vez a una reinterpretación y revaloración de las nociones urbanas, con lo que consecuentemente se crea un modelo con base en la novedad y la experiencia que se puede reproducir exactamente, orientando las funciones de la urbe hacia núcleos diferenciados y con la posibilidad de extenderse indefinidamente bajo una forma controlada (fig. 343-345).

Esta manera de configurar el desarrollo urbano mediante la ampliación sistemática de unidades modulares entre arquitectura y urbanismo, secciones funcionales que se pueden realizar hasta el infinito con sistemas complementarios en infraestructura y servicios, es una forma avanzada de la congestión en la que la sociedad moderna es permisible al aceptar las nuevas categorías de ciudad, como la factibilidad en el uso de grandes escalas de intervención y en su capacidad de cambio, debido a efectos del desarrollo de la técnica, como una manifestación evolucionada de la planificación económica y social.

Reyner Banham, en su libro *Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente*, anota que la dimensión y la organización a gran escala del nuevo proyecto urbano forman parte de un entorno urbano que se encuentra conformado por una mentalidad cientificista apuntalada por leyes económicas. De acuerdo con unos procesos complejos de interrelación social, su objetivo es la organización de las actividades en la ciudad por intermedio de la conformación de estructuras basadas en la ampliación de sus posibilidades técnicas y tecnológicas:

Las megaestructuras se habrían presentado como el tipo de obras públicas a gran escala necesarias para “relanzar la economía”. En realidad, muchos megaestructuralistas subrayaron la importancia



Fig. 343. Plan para la reordenación y ampliación de Tokio, unificación orgánica de la ciudad, del sistema de transportes y de su arquitectura. 1960

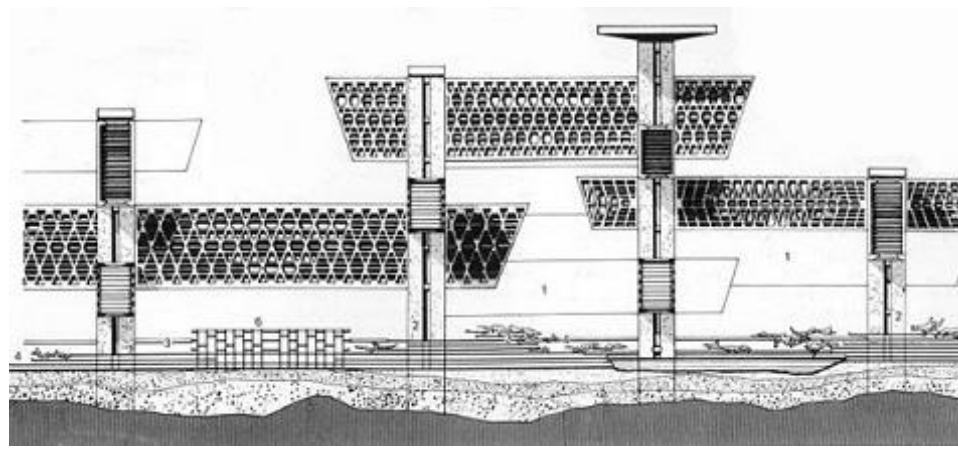


Fig. 344. Plan para la reordenación y ampliación de Tokio. Sección del eje comunal y de la Intersección de las circulaciones

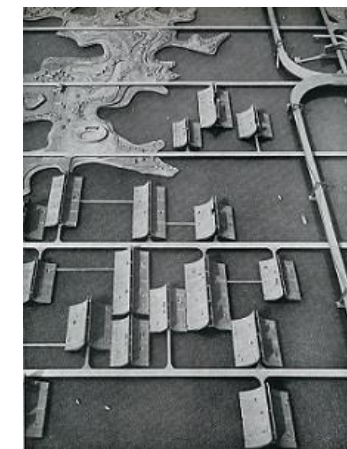


Fig. 345. Plan para la reordenación y ampliación de Tokio. La zona residencial con la autopista y las zonas residenciales.

de la “crisis urbana”, hecha de polución, crimen, congestión, disfunciones de los servicios municipales y toda la restante letanía de necrópolis, aunque paradójicamente sus proyectos presenten una fisonomía de optimismo maníaco: todo para lo mejor en la mejor de las megaestructuras posibles<sup>600</sup>.

Recordando de esta manera que la ciudad contemporánea busca soluciones basadas en la presunción del progreso, pero que, a pesar de haberse alejado de las soluciones humanistas, no había superado las crisis ambientales y funcionales que le aquejaban desde que se convirtió en el centro de las actividades humanas. Banham, como los teóricos de este periodo, ha planteado que las megaestructuras, con su capacidad para resumir en una sola estructura las complejidades de la urbe, pueden ser una solución eficiente y reducida en tamaño si se le compara con los inconvenientes que presenta una ciudad, tanto por sus deficiencias funcionales y dotacionales como por su excesiva densidad y dispersión en el territorio. De igual manera, a los compromisos públicos, acogidos por intereses políticos y sociales en los que había caído el ámbito de poder en la ciudad, ya que en ella se da cabida a todos los que puedan vivir,

donde indefectiblemente aparecen de manera más aguda los problemas relacionados con la vivienda, el transporte, el trabajo, etc., situaciones que comprometen el escenario urbano, con las funciones y sus circunstancias, en donde prevalece la congestión del espacio y la saturación de las actividades.

La megaestructura se presenta, entonces, como un sistema potencialmente más estable, en el que se formaliza el espacio con base en las características del diseño totalizador, en donde convergen modelos de base científica que son indiferentes a los problemas del suelo, del entorno territorial y cultural y a los inconvenientes que presentarían la vivienda, los servicios y las infraestructuras, absorbiendo el desarrollo que llevaría mucho tiempo en realizarse y modificando los parámetros de residencia en las urbes mediante la aplicación indiscriminada de la densidad, la congestión y la aglomeración de personas y funciones sin afectar de manera sensible el medio ambiente.

De esta manera, las megaestructuras corresponden a un segundo aliento, después del agotamiento de la visión del mundo moderno de finales de

<sup>600</sup> (260) *Ibíd.* Pág. 11.

la Segunda Guerra Mundial<sup>601</sup>. Esta postura materialista se presenta como solución a la controversia originada por la caducidad de la mayor parte de las estructuras metropolitanas y a la estigmatización de la ciudad como el origen de los males de la sociedad. Situación que contenía todavía un recuerdo fresco de una sociedad agobiada por el fracaso de las utopías que se propusieron y de las nuevas manifestaciones económicas y sociales que se experimentaron, ya que los antecedentes de querer liberar a la sociedad de los traumas urbanos que la aquejaban históricamente se encontraban en contraposición al aumento desproporcionado de los habitantes de las ciudades y a la frustración de los ideales de libertad, justicia, progreso y democracia que condicionaban el deterioro de la calidad de la vida e instauraban un estado de escepticismo generalizado, circunstancias que aumentaban a pesar de los esfuerzos radicales para su eliminación.

De esta manera, las urbes de los años sesenta y setenta se vieron en la necesidad de descentralizar o generar una mejor organización sin perder

su vigencia metropolitana ni su ideología dominante propia del individualismo competitivo y de la certeza económica, creando así nuevos procedimientos que sirvieran para establecer contenidos sociales más fluidos, en tanto que la crisis urbana pudiera ser reanimada en inéditas soluciones formales o funcionales, pero en estas propuestas, a pesar de la necesidad o el sentido de cambio, están todavía presentes la heterogeneidad, el fraccionamiento y la subjetividad, en las que aún persisten las estructuras propias del pensamiento moderno. La megaestructura es, en apariencia, una solución sencilla, ya que grandes contenedores de actividades pueden ser contruidos mediante técnicas industriales, para poder incorporar allí dimensiones arquitectónicas y urbanas, así como todas las demás actividades que permitan el desempeño social de manera racional, simplificando las tradicionales complejidades de los anteriores modelos de ciudad, todo esto debido, principalmente, al desencanto de la “sociedad mecánica”<sup>602</sup>, en el que se identifican las causas que llevan a una respuesta directa que explica el fenómeno y las acciones que llevan directamente a una finalidad y que obedecen a un modelo mecánico<sup>603</sup>.

---

<sup>601</sup> El derrumbe de la Modernidad es la desilusión que esta despierta después de la Segunda Guerra Mundial y la progresiva desideologización del mito del bienestar y la paz que prevaleció durante el siglo XIX, con los que la ciudad sería el bien más consumado y definido del progreso colectivo. La megaestructura es ese nuevo comienzo de una Modernidad inacabada, una posmodernidad, con los mismos factores de incidencia social especulativa, pero más retórica y conciliadora en su idea de liberación, tal como lo manifiesta el texto *Cinco caras de la Modernidad*: “La Segunda Guerra Mundial, con su salvajismo y destrucción sin precedentes, con la revelación de la brutalidad en el corazón de una civilización altamente tecnológica, podía parecer la culminación de una modernidad demoníaca, una modernidad que, por fin, se había superado. Así, algunos de los poetas norteamericanos más innovadores de la posguerra (siendo las consecuencias de la guerra mucho menos sombrías en este lado del Atlántico que en la devastada Europa) liberaron la noción posmoderno de las ansiedades pesimistas unidas a ella por Toynbee y saludaron la nueva edad como a un tiempo enaltecido en el que la actividad poética podía definirse, de acuerdo con Charles Olson, como una ‘arqueología del lamento’ ampliamente simbólico”. (214) **Călinescu, Matei**. *Five faces of modernity : Modernism, Avant-garde, Decadence, Kitsch, Post-modernism*, (Cinco caras de la modernidad : modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, posmodernismo). [trad.] Francisco Rodríguez Martín. Madrid : Tecnos, 1987, 2003. Pág. 259-260

<sup>602</sup> El texto de E. Morin, *Sociología*, establece la imposibilidad de reducir deliberadamente la experiencia de la sociedad y de asociarla de manera indisoluble a la racionalización, en tanto que los sistemas científicos y culturales de estudio de la sociedad se remiten a viejos modelos que simplifican y mutilan tanto el crecimiento como el conocimiento de la sociedad mediante la adopción de una tesis social mecanicista y cientificista. “[...] el modelo de cientificismo determinista, mecanicista y reduccionista adoptado en sociología ha quedado, hoy, superado: las ciencias físicas ya han admitido los azares, las bifurcaciones, las singularidades y las complejidades, mientras que la sociología, manteniéndose fiel al viejo modelo, considera la sociedad como una máquina determinista trivial y a los individuos como cretinos sociales, compartimentados en clases, status, papeles y otros hábitos”. (459) **Morin, Edgar**. *Sociologie*. [trad.] Jaime Tortella. Madrid : Tecnos, 1984, 1995. Pág. 13

<sup>603</sup> La crítica de la ciencia moderna y al determinismo en la contemporaneidad sirven para rebatir el fundamento de los planteamientos positivos y funcionales por medio de otros de naturaleza menos rígida o disciplinada, algo muy propio de la posmodernidad que pretende orientarse a modelos económicos y sociales adaptables a los dominios no tradicionales del modernismo, como son los factores externos al hombre urbano y de la idea de implementar un progreso material no lineal. En el documento *las Cinco caras de la Modernidad*, se abordan las diferentes posturas de esta posmodernidad con los aportes de filósofos de la cultura, de científicos, teóricos e historiadores, en el



Así, la búsqueda de soluciones concretas y absolutas a los problemas de la vivienda, la superpoblación, el tamaño de la ciudad, el agobio urbano, la objetividad y la indiferencia de la sociedad de masas, etc., así como al olvido de las causas de su surgimiento, el auge y la decadencia de los métodos y los procedimientos realizados hasta ese momento para construir y justificar la urbe moderna, identifican el fracaso de los instrumentos de control, así como del planeamiento urbano, la zonificación y la movilidad, entre otros sistemas que habían entrado en una franca decadencia durante esta época. A cambio de esto, la megaestructura formaría parte de un modelo orgánico<sup>604</sup> en el que se dirigen los nuevos factores de exploración socioeconómica ante el agotamiento del pragmatismo moderno y los concluyentes métodos de realización urbana. Este nuevo análisis de la realidad sociocultural de la ciudad, opuesto a cualquier solución racional, en la que la megaestructura se concibe como la gran edificación que resume en su estructura todas las complejidades de la ciudad, permite una articulación y una aproximación más eficiente a los problemas urbanos, con los que se fragmenta la influencia

de la economía como el objetivo de la sociedad, ya que esta, al concentrar en solo lugar las opciones sociales, técnicas, científicas, políticas y culturales, homogeniza las soluciones y unifica los criterios de intervención, aunque quedan fragmentos racionales que son imposibles de deslindar de una mentalidad funcional, los procesos de racionalización y los modos de organizar la producción.

El uso conceptual y material de la arquitectura de las grandes dimensiones ha sido técnicamente posible desde la aparición pública del *Crystal palace*, aunque ya existían ejemplos precedentes en otros países y con muy diversos fines, en los que los materiales empleados y su naturaleza impulsaban a pensar sobre un destino diferente en las categorías edilicias utilizadas en la arquitectura, las cuales se caracterizaban, en ese momento, por ser opacas y cerradas. El cambio material condujo a la idea de un cambio sustancial en la forma de vida de la época victoriana, en tanto que el tamaño, la ingravidez y la transparencia cautivaban la

---

desarrollo que ha sobrellevado la Modernidad, en este caso, de la crítica de Ilya Prigogine e Isabelle Stengers. “el modelo mecánico determinista del universo y la explicación negativa del azar contribuyeron al moderno ‘desencanto del mundo’ científico. Pero ahora es el momento, creen Prigogine y Stengers, de invertir la situación. La nueva ciencia revaloriza el papel de la irreversibilidad y el azar y promete un total ‘reencantamiento’ del mundo. [...] Prigogine y Stenger parecen representar una gran corriente de la historia y la filosofía de las ciencias actuales, una corriente que consiste en aceptar que los supuestos básicos de las teorías científicas están en constante necesidad de ser discutidas, criticadas y reafirmadas a la luz de su productividad o creatividad”. (214) **Călinescu, Matei.** Five faces of modernity : Modernism, Avant-garde, Decadence, Kitsch, Postmodernism, (Cinco caras de la modernidad : modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, posmodernismo). [trad.] Francisco Rodríguez Martín. Madrid : Tecnos, 1987, 2003. Pág. 261-262

<sup>604</sup> La aparición de unas forma distintivas en la arquitectura y los nuevos procedimientos urbanos, desde el siglo XIX, han sido producto de la manifestación de unos inesperados conflictos sociales. Esto ha previsto el desarrollo y la aplicación de unos modelos que traducen y verifican las nuevas actividades sociales en unos entornos urbanos que se modifican aceleradamente, dominados por la racionalización, la secularización del mundo y sus modos de producción. Lo anterior, a su vez, ha generado debates entre sociólogos e historiadores sobre las expresiones y las formas que ha adquirido la sociedad desde ese momento. Una de estas formas es configurar esquemas de

acción que permitan comprender e interpretar la realidad social de las comunidades locales que pasan a ser sociedades urbanas, tal como lo expresa el texto Modernidad y posmodernidad, donde se analiza la evolución sociocultural de la Modernidad. “La peculiaridad específica de la razón moderna se advierte con toda nitidez en las esferas de la vida humana que se racionalizan y en la dirección que asume esta racionalización y que desemboca, como lo veremos más adelante, en la secularización. La religión en la modernidad perderá su centralidad y dejará de ser la productora principal de sentido y de relaciones sociales. Su puesto será ocupado en adelante, la economía y el juego del intercambio de mercancías en el ámbito del mercado; En lo sucesivo, la racionalización moderna ya no se mirará en la religión para encontrar los hilos estructuradores de la sociedad. Pero Weber no es el único; otros sociólogos de su época, como Tönnies, Durkheim O Simmel, también están conscientes del terremoto social que, viene acompañado al advenimiento de la modernidad y la nueva estructuración social que supone el paso de la Gemeinschaft a la Gesellschaft en Tönnies; de la Solidaridad mecánica a la Solidaridad orgánica en Durkheim, tratan de expresar desde una conceptualización diversa el mismo fenómeno”. (493) **Vértiz, Felipe de Jesús Rodríguez.** La crítica posmoderna a la religión. Posmodernidad y Religión. [aut. libro] Zidane Zeraoui. Modernidad y posmodernidad : la crisis de los paradigmas y los valores. México : Limusa, 2000. Pág. 234-235

imaginación popular y especializada, sirviendo también de móvil político para la regeneración social, tal como se expresa en el siguiente apartado:

Sir Joseph Paxton alcanzó con el Palacio de Cristal un éxito tan unánime, no tanto por haber sorprendido y asombrado a la gente de su época, como por haber adivinado sus secretos anhelos y sus gustos estéticos insatisfechos. [...] El Palacio de Cristal no respondía a un proyecto totalmente original: ya en 1832, Barthélemy Prosper Enfantin (socialista y sectario francés) exponía la idea de una nueva arquitectura en la que el hierro desempeñaba el papel principal, equiparaba la armazón de las edificaciones a la estructura molecular de los cuerpos, y hablaba ya de la “forma abierta” en la arquitectura del porvenir<sup>605</sup>.

La megaestructura cuenta con un largo proceso crítico desde que apareció como una inédita configuración rectora en la evolución de la ciudad del siglo XIX y se convirtió en una política urbanística durante los años sesenta y setenta del siglo XX, cuando se aspiraba tanto a la novedad como a retomar la esperanza histórica de la belleza y el control perdido de la gran ciudad tradicional. Por medio de una nueva estructura física y conceptual de base, como de nuevos contenidos homogéneos, se pretendía la realización masiva de grandes edificios que simbolizarían la “nueva arquitectura”. Así, la megaestructura representa una nueva versión de los valores modernos, en tanto que personifica la especialización de contenidos ligados a la ciencia, ya no por intermedio de la ciudad planificada, sino por la posibilidad de un conjunto de técnicas que hace posible que las estructuras cualifiquen los espacios residencial, de trabajo y de servicios que crecen progresivamente, al adherírseles otras unidades de similares características en un singular orden formal y con una inesperada eficacia constructiva, originando un crecimiento y una reelaboración perpetua y estandarizada, deudora de los procedimientos y métodos de planificación, en tanto que la estrategia sigue siendo la congestión de las estructuras y su multiplicación continua y coordinada,

acciones que persiguen una flexibilidad de los procesos de diseño y de construcción para introducir la ciudad a un nuevo orden.

Además, la megaestructura forma parte del desarrollo inusitado de la tecnología, un proceso que ha establecido un orden secuencial en constante transformación y que se ha perfeccionado progresivamente a lo largo del siglo XX. Las edificaciones, después de estar condicionadas por la evolución técnica y procedimental para la transformación y la síntesis de sus procesos constructivos y su potencial aglomeración y congestionamiento, tienen la posibilidad de superponer estructuras, espacios y funciones en un mismo lugar y modificarlas a su libre albedrío. Esto ha permitido ubicar y poner en funcionamiento en un mismo espacio varias edificaciones que pueden ser sustituidas, reformadas o renovadas sin que se altere su valor social o incremente su saldo económico. Esta reflexión sobre la *ideología de la congestión*, en la que se asume el reconocimiento de este procedimiento que se considera indispensable para el desarrollo de la megalópolis y por su influencia en el dominio de las artes, solo es posible por las extremas circunstancias que permiten la elaboración masiva de bienes y servicios ligados al proceso arquitectónico y urbanístico, movilizándolo un crecimiento extensivo de la ciudad, tanto vertical como horizontal, donde contradictoriamente no importa si se pierde el estado socio-cultural de la comunidad, ya que el objetivo no es el individuo y su crecimiento material o espiritual, sino los resultados de las intervenciones de producción y eficiencia, a pesar de manejar una doctrina de cómo elaborar un sistema y establecer unas prácticas sociales para la aplicación máxima de instrumentos que saturan el espacio mediante el control de las formas y sus técnicas, donde el sujeto es solo una pieza más en la configuración de estos procesos.

La tecnología expresa su amplitud como un sistema de conocimientos ordenados en cambio permanente, un hecho “material” que se ha prefigurado como opuesto a las “ideas”, situación que no le ha permitido influir decisivamente en el ámbito social, a pesar de inducir a los medios

<sup>605</sup> (460) **Hatje, Gerd.** Knaurs Lexikon der modernen Architektur. (Diccionario ilustrado de la arquitectura contemporánea). [trad.] José María Mantero. Barcelona : Gustavo Gili, 1975. Pág. 7

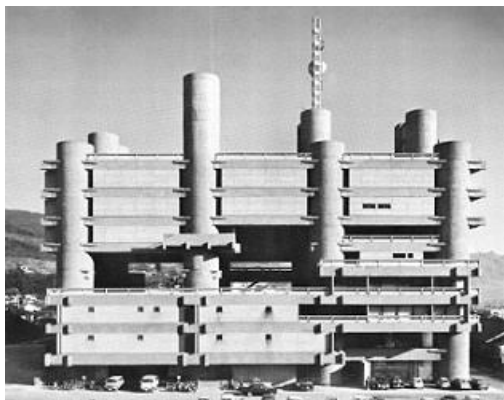


Fig. 346. Centro de comunicaciones *Yamanishi*, en Tokio, K. Tange, 1967

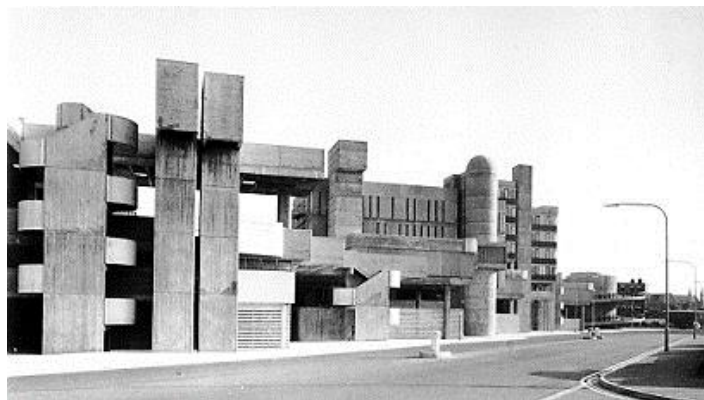


Fig. 347. *Tricorn Centre*, Portsmouth (R. J. Worthington, Owen Luder Partnership, 1966



Fig. 348. *Brunswick Centre*, Londres (Patrick Hodgkinson, Sir Leslie Martin y Patrick Hodgkinson, 1962

físicos a una permanente innovación, en tanto que su especialización e integración con otros sistemas políticos, sociales o económicos apenas ha mejorado la organización y la superposición de actividades, debido a que su virtud social ha estado fuera del mundo de los conceptos y las reflexiones. Sin embargo esta sí ha creado una idea cercana a la producción, a la innovación social y a la sistematización del mundo contemporáneo, así como también a una planificación y una elaboración de medios físicos que han ayudado a la consolidación de un hábitat artificial como es la ciudad y a la conceptualización contemporánea de las “nuevas necesidades”, ahora indispensables para la proyección del individuo urbano y para la gestión, la proyección y la construcción de edificaciones o de espacios autónomos de pequeñas o grandes dimensiones.

Esta doctrina tecnológica que facilita el funcionamiento del entorno social, así como la capacidad de crear una autoidentificación y una independencia funcional de los objetos, y muy cercana a los condicionamientos ideológicos de la congestión se fue depurando con mayor

fuerza desde los años sesenta<sup>606</sup>, debido a la capacidad de evolucionar entre la experiencia histórica y los mecanismos instrumentales, como la técnica, la tecnología, la hibridación de usos, la congestión de sus estructuras, el uso intensivo del suelo, la reinterpretación formal, los planes operativos de gestión e intervención urbana, etc., que se habían creado a fuerza del progreso material, tal como lo planteaban las diversas realizaciones de este periodo, como los centros comerciales de Cum-

<sup>606</sup> En la década de los años sesenta se prefigura la idea de entornos urbanos y medios ambientes integrados o por defecto más sensibles, a lo que se suma la intención de las décadas anteriores de buscar una nueva monumentalidad y de reevaluar los principios de la doctrina arquitectónica moderna mediante una crítica que no evitó conflictos al interior de sus postulados y de sus integrantes, ya sea por medio de una coherencia programática y el uso de recursos diferentes lo formalista y metódico en sus propuestas. De esta manera surge una serie de oposiciones teóricas y proyectuales, entre las que se destaca el influjo metabolista de F. Maki, tal como lo refiere el texto *This is Hybrid*: “La definición que Fumihiko Maki hizo en *Investigations in Collective Form*,

1964, de una megaestructura es la siguiente: “una gran estructura en la que tienen cabida todas las funciones de una ciudad o parte de ella”. Mas tarde, a este concepto se le fueron añadiendo capacidades, como la de ser ampliable ilimitadamente y estar formada por módulos que se pueden enchufar a una estructura perdurable de escala superior. Estas megaformas se pueden considerar protohíbridos, porque aunque la mezcla de usos añadía complejidad a las propuestas, todavía algunas de ellas seguían siendo deudoras de la ley mosaica de las cuatro funciones: trabajo, ocio, vivienda y transporte, separadas cada una en su propia casa”. (421) **group, a+t research, y otros.** *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings.* Vitoria-Gasteiz : a+t architecture publishers, 2011. Pág. 32

bernauld (*H. Wilson y G. Copcutt*, 1960-1970) y de Runcorn (*R. Harrison*, 1967); el Centro de comunicaciones Yamanishi, en Tokio (*K. Tange*, 1967); el Centro Georges Pompidou, en París (*Piano, Rogers y Franchini*); el Eaton Centre de Toronto, (*E.H. Zeidler*); El Bloque de oficinas de la Zanussi-Rex, Porderone (*Studio Valle*, 1959-60); las oficinas públicas en el centro cívico (*A.C. Erickson*), en Vancouver, Tri-corn Centre, Portsmouth (*R. J. Worthington, de Owen Luder Partnership*, 1966), Westyard, Nueva York (*Davis, Brody and Associates*, 1972), Brunswick Centre, Londres (*Patrick Hodgkinson, Sir Leslie Martin y Patrick Hodgkinson*, 1962), entre otros (fig. 346-348).

Estas edificaciones, además de exaltar la forma en crecimiento y movimiento, cuentan con una especialización funcional en espacios abiertos y son capaces de adaptarse a las exigencias del medio urbano. Esto ha llevado a suplantarse la expresión estética con una serie de iniciativas tecnológicas que se han acomodado a las necesidades estratégicas de la metrópoli o al mismo movimiento funcionalista desde la perspectiva económica. Durante la época de posguerra y de emancipaciones, se tenía una visión positiva del mundo, con el convencimiento de un futuro prometedor en el que la ciencia suplantaría de forma general las crisis permanentes de la sociedad y el entorno de las ciudades. Si bien este pensamiento y actitud colectiva eran similares a los que se habían producido en épocas pasadas, después de terminar una contienda mundial o haber sobrevivido a catástrofes o epidemias, se recicla el pensamiento y la existencia, se experimenta un renacimiento con muchas variaciones en su esencia y se da pie a nuevas creaciones sobre lo existente. Esta

actitud se prolongaba en casi todas las representaciones del conocimiento teórico y práctico, posesionándose en la década de los años sesenta en la ciudad metropolitana, mediante la incorporación de una dimensión física notable y por medio de una configuración espacial original que pretendía suplantarse los procedimientos lineales y seguros de la arquitectura del pasado que se remitía a soluciones ya conocidas o confiables.<sup>607</sup>

Estos compromisos de la arquitectura y el urbanismo del pasado reciente, analizados en forma general desde la visión crítica de la década de los años sesenta, ya habían demostrado su inoperancia en casi todos los campos de su accionar doctrinal y cultural. En este caso, se prefería suplantarse esas deficiencias de la ciudad y sus construcciones mediante respuestas que oscilaban entre la radicalidad de las megaestructuras y la conciliación del entorno histórico o natural, mediante un diferente tipo de vida más sostenible y equilibrado, erradicando las intervenciones urbanas áridas e improductivas así como las desfavorables condiciones políticas, de tal forma que no se excluyeran otros sistemas estructuradores que habían sido apartados del desarrollo social como el medio ambiente, los grupos humanos menos favorecidos, la escala del lugar, etc.

Un ejemplo de esta forma de percibir lo que debieran ser las ciudades durante este periodo se encuentra en síntesis críticas que se hacen de los diversos grupos, arquitectos e historiadores que intervinieron durante este periodo como la siguiente:

<sup>607</sup> Una de las características de la megaestructura es el sobredimensionamiento de sus estructuras con respecto al entorno donde se ubican, con lo cual abarcan más de lo que es posible en términos de densidad y construcción o desafían las condiciones funcionales y culturales de un escenario urbano. Estas posibilidades de la megaestructura se han puesto a prueba de manera deliberada, creando posiciones polarizadas, ya sea el cambio total de lo existente o el mantenimiento de las condiciones propias de la escena urbana. En *Visionary Architecture* se argumenta esta orientación: "Junto a las reservas más conservadoras contra la megalomanía de los proyectos de megaestructuras y el peligro que acompaña destruir las maduras interrelaciones urbanas, pronto surgió una crítica claramente de izquierdas, provocado principalmente por la idea generalizada

de que las megaestructuras podrían servir como una herramienta y motor para la reestructuración de las condiciones sociales. De acuerdo a esta crítica, una nueva, la ciudad humana sólo podía ser creada en una sociedad que ha cambiado radicalmente. Que muchos proyectos de reforma de planificación urbana fracasaron debido al sistema de propiedad, y que la sociedad burguesa había alentado esta opinión. Marcuse, Marx, e incluso el texto clásico de Friedrich Engels *El problema de la vivienda*, se leyeron en departamentos de arquitectura de la universidad. La conclusión alcanzada en los debates era simple: no puede haber una nueva ciudad en el antiguo sistema[...]" (461) **Ley, Sabrina van der y Richter, Markus.** *Visionary architecture and urban design of the sixties reflected by contemporary artists.* Ostfildern : Hatje Cantz - Herausgeber, 2008. Pág. 29

Son años de revolución social y cambio: el periodo de expansión económica que siguió a la Segunda Guerra Mundial da origen a un sueño de reestructuración global de la ciudad y el territorio y renueva el deseo de una reconstrucción futurista del universo. No sólo existen nuevas formas intelectuales, también el desarrollo tecnológico hace posible la aparición de nuevas formas de producción. Europa, más implicada en los efectos de la guerra, necesita descubrir valores contra-culturales. Junto con la admiración por la tecnología se vio en las propuestas megaestructurales la esperanza para perpetuar la vitalidad de la ciudad<sup>608</sup>.

De esta manera, la técnica se orienta a ser eficaz y sostenible, capaz de adaptarse a la sociedad como un hecho natural, como una extensión de la naturaleza humana, tal como lo veían los metabolistas que se adscribían a los postulados de las megaestructuras sin formar parte de ello, pero además rechazaban la idea del conflicto entre tecnología y humanidad, percibiendo el ordenamiento de la ciudad y sus edificaciones bajo la parábola de los organismos vivos, según la cual lo importante es la configuración surgida por las asociaciones que se pueden establecer con la complejidad de los individuos. Los entes vitales son ejemplos de organización a pesar de ser entidades muy complejas y congestionadas por su misma naturaleza evolutiva.

Un ejemplo de ello lo encontramos en el texto *Evolución y verdad desnuda*, el cual aborda lo inevitable del relativismo evolutivo de los seres vivos y su implicación en todo lo que le rodea, planteando que el hombre o la sociedad ya suponen los cambios que van a sucederse en el entorno, debido al mismo incremento de sus sentidos con respecto a un mundo condicionado por las circunstancias y las interacciones que tienen lugar en él.

Cuanto más complejo sea el sistema nervioso central, más compleja será la relación entre el organismo y el entorno, pues el organismo gana más grados de libertad. Así pues, la inteligencia

surge de la percepción y otras estructuras biológicas a medida que aumenta la complejidad de esas estructuras. Esta explicación concuerda con la descripción de Piaget de la inteligencia como un instrumento de adaptación no necesariamente ligado a las exigencias inmediatas y momentáneas del entorno (los seres humanos, por ejemplo, pueden imaginar soluciones a problemas que van a enfrentar muy lejos y años más tarde)<sup>609</sup>.

No se puede dejar de lado que esta es una teoría evolutiva que parte de las teorías darwinianas y que plantea la perspectiva del perfeccionamiento de los factores y de los elementos que inciden en el desarrollo urbano desde el punto de vista del contexto y los modos de actuación en la evolución de la ciudad, donde se prueban hasta los más disímiles mecanismos técnicos y teóricos que son producto del conocimiento adquirido por su progreso y transformación, en tanto que la racionalidad científica adopta y adapta todos los sistemas vigentes a las necesidades evolutivas del contexto.

Así, las técnicas y las tecnologías hacen uso de la ampliación de funciones, de la unificación residencial, de unidades autosuficientes y de la creación de grandes estructuras moduladas que no serían posibles sin la presencia de consideraciones metodológicas para su realización como la densidad, la congestión y la concentración de habitantes, recursos habituales en la metrópoli del mundo moderno. Uno de estos ejemplos es lo planteado por los Metabolistas, en cuanto que el destino social de las ciudades se puede preconfigurar con modelos adaptables que se anticipan a la realidad, muy en sintonía con lo efímero de la ciudad del capital y la transitoriedad de las estructuras que se encuentran en cambio permanente, las que deben utilizar obligatoriamente la técnica y la tecnología para llevar a cabo sus intenciones de cambio especulativo y utilitario. Otro ejemplo similar, dentro de la misma corriente crítica a la ciudad moderna, a su desorden y predecibilidad, y en el que se acogen

<sup>608</sup> (495) **Luque José, Cía Susana.** M 32 Archigram. [aut. libro] José Luque Valdivia. Constructores de la ciudad contemporánea : aproximación disciplinaria a través de los textos. Madrid : Cie Dossat 2000, 2004. Pág. 321

<sup>609</sup> (435) **Munévar, Gonzalo.** La evolución y la verdad desnuda : un enfoque darwinista de la filosofía. [trad.] Jorge Enrique Senior, Boris Salazar José Joaquín Andrade. Barranquilla : Ediciones Uninorte, 2008. Pág. 36





Fig. 349. Yona Friedman, El Espacio de París: el Sena, la Torre Eiffel, una estructura suspendida, 1960

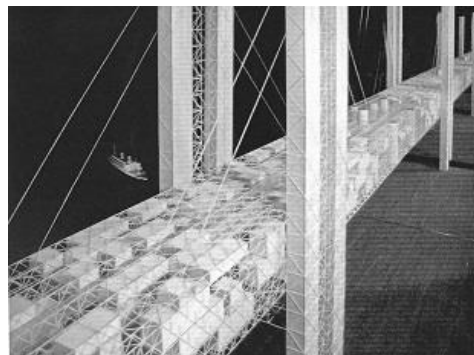


Fig. 350. Eckhard Schulze-Flelitz y Yona Friedman, Ciudad Puente a través del Canal Inglés, 1963



Fig. 351. Yona Friedman, Extensión del Centro Georges Pompidou, 1977

abiertamente sus procesos positivos y especulativos, lo encontramos en las propuestas de Yona Friedmann sobre concentrar a la población mundial en grandes aglomeraciones congestionadas y adelantarse definitivamente al fin último de la sociedad, que es vivir en las ciudades, tal como lo presentan las visiones futuristas de sus *diez principios del urbanismo espacial* de 1962 (fig. 349-351):

10. Al prever una tendencia de la población a gravitar hacia las ciudades, no es exagerado calcular que en el futuro cercano las ciudades contendrán del 80 al 85 % de la humanidad (en lugar del 50% de ahora). En consecuencia la gran aglomeración, que presenta ventajas sociales (diversiones) y técnicas (aire acondicionado, transporte) prevalecerá sobre otros tipos de aglomeración. No es exagerado imaginar toda Francia contenida en diez o doce ciudades de 3.000.000 de habitantes, toda Europa en 100 o 120 ciudades, China entera en 200 ciudades y todo el mundo reunido en 1.000 grandes ciudades.<sup>610</sup>

En estos procesos de la ciudad, que desea el cambio y evitar los consabidos conflictos de fraccionamiento de la estructura urbana y la heterogeneidad de sus procedimientos de actuación y que ha superado sus intenciones utópicas de regular el proceso de urbanización hacia un destino menos convulso, es donde se halla la inevitabilidad de las acciones congestionadas de la sociedad en la urbe contemporánea, ya que allí predomina la ley del más fuerte, la cual vulnera al grueso de la población y se supedita cualquier intervención a la acción económica, llevándola a la radicalización de los preceptos arquitectónicos y urbanos con base en la fe hacia la revaluación del ambiente construido y las propuestas de salvación urbana y medio ambiental debido al crecimiento desmedido de la población, el aumento significativo de la industria y la extensión en los servicios, los bienes y las mercancías que modificaron profundamente el estilo de vida en las metrópolis.

Esta posición de radicalizar la congestión es también una teoría muy cercana a la evolución económica del mundo actual, en el que la competencia y el riesgo son argumentos necesarios para hacer prevalecer los intereses de los grupos dominantes. En estos casos, se trata de una ley general de actuaciones en el mundo presente, en donde los paradigmas

<sup>610</sup> (434) **Conrads, Ulrich.** Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts. (Programas y manifiestos de la arquitectura del siglo XX.). Barcelona : Lumen, 1964, 1973. Pág. 290



de valor y significado pueden ser modificados según las políticas imperantes de ese momento, como una adaptación forzosa a las teorías naturales darwinistas para su justificación. Los metabolistas, como otros grupos que rechazaban el racionalismo, adaptaban en franca contradicción los requerimientos materiales y funcionales del progreso, la adopción de modelos tecnológicos excluyentes y los métodos científicos para la construcción de una nueva sociedad donde prevalece el espacio reducido y confinado, dependiente de otros sistemas más complejos que los existentes, y siendo inevitable la vinculación al mundo mecánico y especializado.

Es frecuente encontrar analogías de la ciudad o la arquitectura con el cuerpo humano o con algún ser vivo, una significación natural con la que ya no es posible desconocer que existen otros procesos no racionales que también permiten el manejo del entorno construido. La dimensión social de la colectividad urbana reconoce parámetros orgánicos, de estilización o de simplificación, como también de conferir a la urbe un orden aleatorio y esteticista que rebaje los niveles de abstracción del método racional. En estos casos, se comprende que la naturaleza o la vida natural que rodea los entornos urbanos poseen una especial significación al perder importancia el modelo determinista y reduccionista en las sociedades urbanas. Esto ha impulsado a crear modelos que permitan una reorganización cognoscitiva del medio urbano en toda su complejidad, donde estos se asimilan a los marcos de referencia ya instituidos por el racionalismo y a su compleja maquinaria interior. Así, los esquemas racionales no proporcionan todos los argumentos necesarios para la construcción de la ciudad y la significación natural hace uso de lógicas formales que se alejan del análisis conceptual y analítico, en tanto que las formas arquitectónicas o urbanísticas adquieren significado por factores multidisciplinarios y representativos, como también logran coherencia por formar parte de una evolución previsible, producto de la historia natural y de los orígenes formales más diversos. Con todo, la organicidad, en su compleja estructura, requiere inéditos mecanismos para organizar las nuevas funciones e intervenciones, ya que estas construyen el desarrollo urbano y social en paralelo a los procesos

metódicos y racionales, formando así parte de la historia evolutiva de la ciudad.

Esta visión de progreso de la sociedad urbana, no solo de la ciudad sino del contexto general, es vista como el perfeccionamiento progresivo del entorno urbano al que se le agregan cada vez más nuevos factores de diseño y mecanismos de saturación funcional. Es en la ciudad utópica de los metabolistas y sus megaestructuras donde aparecen nuevos componentes de orientación racional y orgánica que incorporan nuevas metodologías de diseño, reafirmando la necesidad de buscar recursos metodológicos que articulen la realidad congestionada de la ciudad con nuevas referencias tipológicas y morfológicas, ya que el mundo interdisciplinar de la arquitectura y el territorio a nivel mundial, en un periodo de decadencia del entorno académico de la ciudad, empieza a tomar forma por la precipitación de los factores tecnológicos, el avance científico y el desarrollo de un urbanismo de grandes dimensiones. Esto forma parte de los postulados metabolistas sobre la creación de una nueva realidad social, pues se hace uso de todos los medios, reales o experimentales, de nuevas analogías biológicas, orgánicas o compuestas que puedan ejercer una tarea explicativa para la comprensión, el tratamiento y la construcción del entorno cambiante y conflictivo de las ciudades:

El propio nombre de Metabolismo habla, de forma inequívoca, de biologismo, de evolución, y de huida de principios fijos y esquemáticos. Pues quizá su característica conceptual más importante sea precisamente esta analogía biológica, que sintetiza de modo apretado y no demasiado coherente -justo es decirlo- distintos significados. Nótese, de un lado, que los metabolistas fueron muy proclives a emplear la palabra orgánico, y, por lo tanto, y como arquitectos que eran, no podían ser ajenos a lo que un tal término significaba dentro de la modernidad. Proclamarse orgánico suponía, necesariamente, definirse en alguna medida como continuadores de una tradición muy precisa dentro de la arquitectura moderna; y ello suponía también, y al tiempo, situarse de

forma algo sesgada en relación a la obra de Le Corbusier, filiación que está en la base, como bien sabemos, de toda esta escuela<sup>611</sup>.

Estas formas proyectuales propias de mediados del siglo XX, que abarcaban un gran marco físico y conceptual entre naturaleza y técnica, son facilitadas por la movilidad, la modificación de los medios residenciales y la independencia de las formas urbanas. Así mismo, esta concepción entre arquitectura total y planeamiento total, indica la intensión de unificar y de flexibilizar los procedimientos proyectuales y constructivos, como la manera de acercarse a un cambio radical por medio de la superación de los formatos vigentes en urbanismo y arquitectura, cuya manera de realizarlo sería mediante una nueva consciencia relacionada con utopías parciales, entre la realidad y la fantasía, como los grandes planes urbanísticos o las grandes edificaciones que simulan teórica o físicamente ser megaestructuras, un gran sistema formal de carácter funcional de naturaleza congestionada que ordenaría todas las situaciones dispersas y caóticas de la ciudad contemporánea, en donde prevalece la confusión y la ambigüedad, sin dejar de lado las categorías medioambientales que se habían perdido, y procurando aportar un orden social y, de paso, sostenibilidad a una nueva concepción de la sociedad poscapitalista mediante un nuevo fraccionamiento del urbanismo por el surgimiento de nuevas clases sociales, nuevas formas de producción y nuevas formas de comprensión territorial y ambiental.

Estos movimientos de quiebre, fundamentados en la continuidad de los procesos de cambio que se han sucedido históricamente en la ciudad industrial y en el proceso gradual de avance sociopolítico de la sociedad urbana, están orientados a develar el conocimiento oculto de las cosas y a ensanchar los límites de lo conocido mediante la adopción de una visión afirmativa de la ciencia y el conocimiento técnico en general, en un contexto cultural evolutivo en el que puedan darse cambios que tengan la opción de ser reversibles, en propuestas estéticamente novedosas

<sup>611</sup> (462) **Capitel, Antón.** Kenzo Tange y los metabolistas. Madrid : Ediciones Asimétricas, 2010. Pág. 77-78

<sup>612</sup> (462) *Ibíd.* Pág. 80

en creatividad e imaginación o con la alternativa metodológica de utilizar similares medios científicos a los empleados en la realización de la ciudad moderna, tal como lo refiere el texto *Kenzo y los metabolistas*:

Los metabolistas insistieron mucho en lo biológico y en lo orgánico. Y, en lo más concreto, fue ello tanto por el empleo directo de analogías formales —como la de Maki y Otaka—, proyectando una ciudad con el esquema de una flor; o la de Noriaki Kurokawa, ordenando la ciudad de Tokio con una estructura inspirada en el principio orgánico de las cañas de bambú como porque se buscaran “estructuras vivas y modificables”; porque se quisiera “configurar espacios tridimensionales y orgánicos”; o porque se declarara —como hizo el crítico Noboru Kawazoe— que “el alto desarrollo de los medios técnicos y constructivos tendrá por consecuencia una mayor aproximación a la naturaleza”<sup>612</sup>.

Estos grupos de pensamiento y crítica en arquitectura, como los megaestructuralistas y los metabolistas, sopesaron la contemporaneidad en un amplio espectro de complejidades y de nuevas vinculaciones que posibilitaran la orientación política, estética y ambiental del medio social en términos generales que estaba encaminada a una nueva contextualización del medio técnico-cultural que había fracasado, desde sus inicios en el siglo XIX, al adecuar esta colectividad a una articulación más cercana y coherente con la producción, la economía y el progreso histórico, cuyas propuestas estaban dispuestas a romper con el pasado y con sus contenidos implícitos. Por tal motivo, y como un producto de la racionalidad económica y mecánica, se hizo necesario hablar de la disolución consciente de la ciudad conocida, en la que, por cuestiones prácticas, no se dejaron de lado sus recursos metodológicos de elaboración y de actuación, pero sí se cuestionó la forma en la que han actuado estos procedimientos y su cercanía a operaciones de ordenamiento urbano, técnico y mercantil que se querían combatir. Este descrédito de la ciudad moderna impulsó la crítica hacia planeamiento del urbanismo moderno y sus certezas mediante la propuesta de la *ciudad ideal*<sup>613</sup>, técnica

<sup>613</sup> La ciudad ideal en la cultura moderna se basa en la experimentación de las técnicas, ya que su iniciativa es formal y funcional y no social, incorporando una recomposición administrativa y jurídica mediante una nueva configuración donde se resolverían los

y económicamente eficiente, ya fuera mediante la disolución total de la urbe existente o por la iniciativa de la reorganización utópica por medio de un modelo en el que se conjuga la organización, la administración, la competencia y la calidad, cuyos antecedentes previos se remontan a los años 1950 a 1970, como fecha de las publicaciones de manifiestos, libros y documentos afines a las corrientes del pensamiento ideal en arquitectura y sus influencias inmediatas.

Estas iniciativas desembocaron en los megaedificios construidos en las décadas de 1960 y 1970, cuya visión se solapa con el crecimiento y la sobredimensión que estaba produciéndose en la sociedad urbana. Este desarrollo de las megaestructuras recibe su influencia, tanto intelectual como psicológica, de una perspectiva apocalíptica, “como si surgieran de un mundo en ruinas”<sup>614</sup>, tal como lo sugiere Frampton. Esta visión futurista de la ciudad se encuentra sujeta a los peligros que ha ofrecido históricamente la técnica al mundo moderno, como el conflicto nuclear, la carrera espacial, la contaminación producida por los desechos

---

problemas de la congestión, el hacinamiento y los servicios básicos. Así, la urbe ideal moderna se justificaba en la anhelada reforma a la sociedad por medio del mejoramiento físico y con ello se pretendía modificar el comportamiento de la comunidad mediante la reorganización de sus estructuras. En el documento *Tradiciones utópicas y urbanismo* se aborda esta relación entre utopía y sociedad durante el siglo XX: “La auto-complacencia, la rigidez y la falta de oportunidad para toda conducta desviada del canon, que caracterizaron a las utopías creadas en la época del nacimiento de la civilización industrial, persistieron con idéntica fuerza en las concebidas durante la primera mitad del siglo xx. Durante los primeros años del mismo se produjo un eclipse de las utopías literarias y sociales para dejar paso a la utopía física o de diseño urbanístico de la ciudad ideal, que alcanzó una importancia considerable gracias a los trabajos de Frank Lloyd Wright y Le Corbusier. Ambos arquitectos idearon sendas utopías perfectamente adecuadas al siglo xx, de acuerdo con los florecientes avances de la técnica, y en el seno de la sociedad urbanizada característica de nuestra era (463) **Meyerson, Martin.** *Tradiciones Utópicas y Urbanismo*. [aut. libro] Lloyd Rodwin. [trad.] Rafael Albu. The Future metropolis. Barcelona : Seix Barral, 1960, 1967. Pág. 285

<sup>614</sup> (464) **Frampton, Kenneth.** *Modern architecture: a critical history*. [trad.] Esteve Rimbau i Sauri, Aquilés González Raventós y M. Luisa Aguado. Barcelona : Gustavo Gili, 1981, 1987. Pág. 296.

<sup>615</sup> El resultado de la creación y la proyección de la ciudad moderna, por intermedio de la especulación y la manipulación permanente de los activos culturales y sociales,

industriales y los gases de efecto invernadero, entre muchos otros. Tales acontecimientos relacionados con el progreso, la política y el desarrollo urbano han persistido en el imaginario colectivo, no como una fábula, sino como una realidad que proviene del inicio de los procesos científicos que emergieron a raíz del debacle social originado desde el siglo XIX y principios del XX, cuando las manifestaciones negativas de las técnicas afloraron en los conflictos entre los Estados y la sociedad, en los que se hizo uso de la capacidad de manipulación industrial y bélica para el servicio de intereses estratégicos.

Esta inquietud, plasmada por los hechos de las guerras, las epidemias y la manipulación, ha quedado moldeada en las acciones urbanas que van desde el desarrollo urbano y su especulación permanente, las reiteradas visiones utópicas y apocalípticas de las ciudades emergentes proyectadas por los expresionistas, hasta la desilusión e inquietud manifiesta de los artistas en torno al cambio abrupto del mundo conocido<sup>615</sup>.

han producido un rechazo de la existencia urbana, una distopía, una forma de calificar el desarrollo de una sociedad, tanto en su condición real como hipotética, cuyo resultado ha sido un medio crítico, indeseable y amenazador. Así, las acciones urbanas se identifican por el deterioro, cuando gran parte del peso de las utopías sociales y urbanas habían orientado sus esperanzas hacia la ciudad para lograr y mantener el control de la sociedad. En el texto *Utopia*, de G. Claeys, se esboza el recorrido cultural de las fantasías urbanas y de los planes utópicos: “Es razonable decir que la era de la búsqueda de la felicidad entendida como consumo egoísta ya ha pasado. A principios del siglo XXI, muchas de las cosas que nos preocupan en relación con la utopía y la distopía están cambiando en una dirección cada vez más ecologista, conforme aumentan las pruebas de la potencial catástrofe a la que se enfrenta el planeta. A finales del XIX ya era evidente que la industrialización estaba provocando una extensa contaminación y una degradación de la vida urbana que afectaba sobre todo a los pobres. Una reacción fue el renacer de la imaginería apocalíptica, que antes se asociaba casi exclusivamente con la religión, más en concreto con el cristianismo. La fantasía de un inmenso y creciente poder científico y tecnológico —que se mantiene como tema principal de la ciencia-ficción moderna, el subgénero más destacado del utopismo— da origen a partir de mediados del siglo XIX a la desesperada sensación de que somos incapaces de poner límites a los excesos de la invención. Las máquinas se tornan más complejas, pero con su diabólica aplicación las guerras se tornan más destructivas. Utopía y distopía marchan aún más estrechamente unidas, hasta el punto que, para muchos, parecen fundirse hasta ser imposible distinguirlas”. (465) **Claeys, Gregory.** *Searching for*

Una referencia de esta manifestación de desconfianza hacia el mundo técnico que rodea la sociedad urbana se encuentra en el texto *El final de las vanguardias*, en el que se expone la crisis a la que se veía sujeta la sociedad ante los cambios que se estaban sucediendo.

Las utopías negativas de una sociedad industrial que se autodestruye bajo el rigor de su propia racionalidad formal, según la expusieron los dramas civilizatorios de Georg Kaiser, de Orwell o de Fritz Lang; se manifestaron asimismo en las visiones de cataclismos urbanos que distinguen el paisajismo expresionista, o en la representación de la figura humana bajo los signos de la fragmentación y la desintegración interiores. La misma concepción anticipatoria o visionaria de cataclismos ecológicos o de una destrucción apocalíptica del planeta caracteriza los momentos estéticos y vanguardistas de las protestas pacifistas y ecologistas de hoy. Fue también apocalíptica la visión de la historia y de la crisis social del industrialismo expuesta por los portavoces de las vanguardias racionalistas: Malewitch y van Doesburg estilizaron la guerra como necesaria destrucción universal que antecedería a la constitución de un nuevo orden. Mondrian describió en sus manifiestos un paisaje civilizatorio de ruinas<sup>616</sup>.

Esta condición de pesimismo y necesidad de cambio generalizado, por parte de los arquitectos o grupos artísticos, refleja las necesidades de aplicar los conocimientos otorgados por la Modernidad de una manera diferente a como se venía manejando en el entorno de las ciudades, donde las dificultades a las que se enfrentaba el medio social en los escenarios contruidos ya habían tocado fondo en cuanto la ausencia de soluciones equilibradas o afirmativas, así como la dificultad de orientar el crecimiento de la ciudad hacia propuestas que pudieran justificarse, ya fuera ante la población extrapolada del progreso que no posee capacidad de decisión o por las consecuencias del desarrollo de los medios

técnicos y científicos que habían doblegado la voluntad política de la ciudad.

La congestión es una de esas consecuencias de la falta de interlocutores válidos ante la amplificación de los términos técnicos que dominan casi todos los aspectos rutinarios de la vida colectiva en la que la construcción de la ciudad es un dominio de las ciencias analíticas y de los capitales económicos. Las vanguardias y los movimientos utópicos surgieron por la necesidad de oponerse a estas condiciones del “incuestionable progreso de las ciudades”, como también a que “el proyecto de la modernidad es incuestionablemente producto del pensamiento occidental dominante”<sup>617</sup>, condiciones que influyeron y que no permitieron la adopción de nuevas experiencias y nuevas formas de conocimiento. Sin embargo, estos grupos críticos de la arquitectura y de las urbes modernas dispusieron nuevamente en sus discursos y en sus propuestas gráficas una ciudad futurista dominada por las técnicas y los mecanismos de control, por lo cual, nuevamente, las ciudades fueron objeto de una crítica extensiva por sus defectos y sus malas prácticas de intervención, en tanto que las propuestas congestionadas y densificadas de sus edificaciones han asumido un considerable tamaño, tanto simbólico como constructivo, debido a la amplitud funcional y cultural de sus proyectos urbanos.

Alan Colquhoun expone que, así como las ideas de Constant Anton Nieuwenhuys y la ciudad utópica de Nueva Babilonia llevan al extremo las acciones de la ciudad moderna, esta, a pesar de ser censurada y reformada de manera reiterada por teóricos y planificadores termina por desfigurarse cada vez más a causa de las propuestas, de los métodos y los modelos que son similares a las iniciativas de estos grupos utopistas y críticos de la Modernidad, ya que, al pretender reformar la sociedad y la ciudad, no presentan una novedad conceptual y metodológica en sus

---

Utopia : the history of an idea. [trad.] María Condor. Madrid : Siruela, 2011. Pág. 207 - 208

<sup>616</sup> (466) **Subirats, Eduardo**. El final de las Vanguardias. Barcelona : Anthropos, 1984, 1989. Pág. 173

<sup>617</sup> (467) **Campero, Carolina Farías**. La Posmodernidad y los Lenguajes del Arte; propuestas de fin de siglo. [aut. libro] Zidane Zéroui. Modernidad y posmodernidad : la crisis de los paradigmas y los valores. México : Limusa, 2000. Pág. 168

procedimientos, sino que hacen uso de los procedimientos de intervención del siglo XIX y XX, que son los mismos elementos que le han dado sentido o vitalidad a la urbe mediante una separación funcional sostenida y una dogmatización del consumo de la tecnología, así como una radicalización formal mediante los elementos ya disponibles.

La ciudad de Constant se basa en un pronóstico a largo plazo de la sociedad moderna. Sus escritos predicen un mundo en el que la naturaleza habrá sido totalmente sustituida por la tecnología; las comunidades fijas, por los flujos nómadas; y el trabajo, por el ocio. En su ciudad, la producción y el transporte por medios mecánicos —acusados de haber destruido la vida social en las ciudades existentes— se encuentran en el nivel del terreno, mientras que toda esa vida social, ahora libre para desarrollarse sin ninguna clase de impedimentos, tiene lugar dentro de una vasta construcción levantada sobre pilotes. Esta construcción —una red que finalmente cubriría todo el planeta— es un espacio diáfano de varias plantas que contiene todas las funciones residenciales y sociales, que serían reconstruidas continuamente por la población, ayudada por máquinas cibernéticas<sup>618</sup>.

En la utopía modernista de Constant, la máquina es protagonista, un artificio positivo y necesario para la reforma social que renueva las utopías del siglo XIX y que se constituye como la base del desarrollo general de la disciplina urbanística. Así, se renueva la arquitectura como una forma que representa el orden necesario para construir la nueva experiencia arquitectónica y de planificación, a cambio de la saturación funcional y congestionada de grandes estructuras. La idea es que solo se necesita la libertad para domesticar la acción mecánica que domina las ciudades, en donde la misma acción práctica y autónoma del individuo, más la circulación rápida y libre, podrá enmendar la caótica situación del entorno construido mediante una sociedad activa y dispuesta en un tejido urbano y humano de alcance infinito.

<sup>618</sup> (468) **Colquhoun, Alan.** Modern architecture. [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gil : Gustavo Gili, 2002, 2005. Pág. 228

<sup>619</sup> (260) **Banham, Reyner.** Megastructure. Urban futures of the recent past. [trad.] Ramon Font. Barcelona : Gustavo Gili, 1976, 1978. Pág. 10

La esperanza de la nueva ciudad y de un nuevo frente utópico se desvanece continuamente porque sus resultados remiten a la “arquitectura total”. Esto debido a que su planteamiento ideológico riñe con lo que venía exponiendo e interpretando la arquitectura moderna sobre el crecimiento espontáneo de la tecnología y la disminución de las categorías simbólicas de las grandes masas construidas, como los rascacielos, los puentes o cualquier otra infraestructura. Por su parte, las megaestructuras serían “un método convencional para extremar los beneficios del nuevo desarrollo urbano”<sup>619</sup> que niega el acceso a la utopía a los habitantes por su propia iniciativa, tal como lo refiere el texto *Visionary Architecture*, que aborda las opiniones de Philip Johnson sobre el destino de las edificaciones en las grandes metrópolis:

En 1968 incluso Philip Johnson, aún no conocido por sus tendencias megaestructuras, anunció el “edificio omni” en una edición especial de la revista New York Progressive Architecture: “Las megaciudades requieren megaestructuras [...] La megaestructura aún no existe, pero conviene, y existirá, existirá si la gerencia está lista. Será si el público está listo. Sobre todo, será cuando nuestra civilización está lista para crear la arquitectura”. El tono autoritario mesiánico de Johnson está a kilómetros de distancia de las intenciones originales de los mega estructuralistas, que pretendía abolir arquitectos como diseñadores todopoderosos y reemplazarlos con un nuevo tipo de planificador, que desarrolló estructuras en las que los futuros usuarios puedan organizar su espacio enteramente, ya que les convenía<sup>620</sup>.

Así, el desarrollo de la megaestructura estaba comprometido con el perfeccionamiento de la arquitectura moderna en las grandes ciudades y solo era cuestión de tiempo para que esta alcanzara un estado natural de crecimiento en el que las grandes estructuras residenciales, las plataformas marinas de extracción de petróleo o los prototipos edificados en las

<sup>620</sup> (461) **Ley, Sabrina van der y Richter, Markus.** Visionary architecture and urban design of the sixties reflected by contemporary artists. Ostfildern : Hatje Cantz - Herausgeber, 2008. Pág. 28



Fig. 352. Exposición Mundial de 1970 en Osaka. Vista aérea del terreno de la Expo.



Fig. 353. Exposición Mundial de 1970 en Osaka. Kenzo Tange y Uzo Nishiyama urbanistas responsables, plaza de Fiestas y del lago artificial



Fig. 354. Exposición Mundial de 1970 en Osaka. Vista de la plaza de Fiestas y de la estructura metálica

exposiciones internacionales crearan con sus ejemplos un nuevo concepto del suelo, una autosuficiencia de los recursos disponibles y una necesaria autonomía de la comunidad. Así, ciudad y arquitectura son asumidas como procedimientos naturales o técnicas habituales para solventar las necesidades cada vez más complejas y apremiantes. Estos prototipos de las nuevas estructuras espaciales forman parte de una doctrina de intercambio y de acumulación de capitales que requiere recursos específicos para mantener el volumen de producción o el proceso productivo que surgió por la constante apertura de la economía y su renovación hacia las formas de representación de los modelos tecnológicos que son personificaciones habituales de la congestión.

Uno de estos ejemplos es el conjunto general de la expo en Osaka en 1970, coordinado por Kenzo Tange bajo los postulados de “progreso y armonía para la humanidad”, pues resulta siendo una alusión al

avance científico y técnico logrado hasta ese momento y, mediante su proyección en edificaciones futuristas reunidos en un solo lugar, simbolizara el anhelado conocimiento y el entendimiento entre los pueblos. Pero también establece el punto de quiebre de las sociedades urbanizadas y su nostalgia hacia un futuro más equilibrado. En este caso, las estructuras hicieron gala de un oportunismo tecnológico que simulaba una ciudad densa y congestionada donde se simulaba la armonía utópica de las propuestas megaestructurales de la época (Fig. 352-354).

La oportunidad para Tange de construir su más grande, y posiblemente su más significativo logro en las megaestructuras, fue proporcionada por otro importante evento japonés, la Expo de Osaka en 1970. Se le confió el plan maestro de todo el sitio y el diseño de sus infraestructuras, incluyendo el centro del Festival Plaza. La Expo fue una gran vitrina para el progreso tecnológico de Japón en la década de 1960, por lo que Tange, una vez más con la ayuda de Tsuboi, diseñó el lugar con una estructura espacial en un marco de acero colosal como su “techo” —una hazaña de virtuosismo tecnológico y de ingeniería de dimensiones sin



precedentes—. El bastidor mide unos 108 por 292 metros (355 por 958 pies) la estructura fue apoyada por seis torres masivas de acero de celosía a una altura de 30 metros (100 pies). Montado completamente en el suelo, la enorme estructura fue entonces izada en su lugar por gatos hidráulicos. Tange diseñó esta megaestructura para dar cabida a varias casas prefabricadas o cápsulas experimentales en exhibición dentro del marco, aludiendo así a su visión inicial de una “ciudad en el aire”<sup>621</sup>.

En este caso, la mayoría de los inmuebles y pabellones de la expo de 1970, así como la gran cubierta de la plaza de fiestas y el lago artificial debajo de la estructura central, determinan que el proyecto no legitima la armonía social sobre la que se asienta su proyección y su realización, ya que es una utopía elaborada bajo los parámetros especulativos y en la cual, contradictoriamente, se racionalizan todos sus componentes, pues la tecnología, la técnica, el control del territorio y todos sus artilugios, como los monorraíles, las cápsulas, las estructuras flotantes, entre otras formas especializadas, están en franca oposición con la realidad histórica y social del mundo conocido, en tanto que estas edificaciones, por su gran tamaño y por sus procesos de acción constructiva y de gestión, maximizan el conjunto general que se ha consolidado en múltiples interrelaciones y funciones propias de la sociedad de masas que dependerán artificialmente de las técnicas en el futuro. Es así como las grandes infraestructuras sin representación simbólica, sin elementos físicos reconocibles ni prácticas sociales relevantes debido a su carácter industrial y funcional se convierten de manera evidente y congénita en una utilización consciente de la concentración y la aglomeración para lograr sus fines.

Así, la densidad constructiva y la poblacional forman parte de la vitalidad de las actividades colectivas urbanas, reafirmandose como la “extensión sin límites” de la ciudad en donde todo forma parte de una “idea global” que funciona como un principio y una necesidad de la ciudad

congestionada y de sus estructuras físicas y conceptuales. En este contexto, las obras arquitectónicas ejercen un impacto significativo, a nivel metodológico y organizacional, en la extensión horizontal y vertical de la ciudad. Como ejemplo de ello, se citan otros conjuntos realizados bajo el dominio de determinados procesos constructivos en los que intervienen la uniformidad y la identidad formal, aparte del concepto tecnológico y la vitalidad espacial, como un acercamiento entre producción y cultura. Así, edificaciones como las torres gemelas, en New York; ciudades nuevas como Chandigar, en la India; el plan de ordenación del Valle de Aosta o los barrios de expansión en la ciudad de los Ángeles, son paradigmas de la organización de estructuras con el fin de concentrar servicios bajo modelos formales y paradigmáticos, así como también son referencias a la congestión por el uso del suelo, la intensidad de sus actividades comerciales y la expresión mecánica de sus organizaciones urbanas.

Esta subordinación de todos los elementos dispuestos para el avance de ciertos intereses bajo la prerrogativa del progreso se encuentra resumida en conceptos como “procesos urbanos”, que son los mismos “procesos congestionados”, y que también reciben el nombre “procesos culturales” o “procesos sociales”, los cuales, como se ha repetido reiteradamente, son prácticas ideológicas que, en el caso de la megaestructura, no están fuera de los avances del capital, la economía y la política que domina la ciudad contemporánea. Así, la idéntica posición que adquieren las grandes construcciones con la ciudad industrial es solo un cambio formal en la posición y el desarrollo de los mecanismos de producción e interacción de la arquitectura y del tejido urbano que, en este caso, se definen como “mega” debido a la amplitud y el tamaño de los procedimientos que son necesarios para dar cobertura y organizar el espacio artificial de las ciudades.

Ante el aumento sostenido del tamaño de las ciudades y su imposibilidad política y económica de disminuir su magnitud, ya sea por cuestio-

---

<sup>621</sup> (469) **Powel, Kenneth**. The great builders. London : Thames & Hudson, 2011. Pág. 267

nes ambientales, financieras o procedimentales, se inducen a las autoridades urbanas a modificar las operaciones de crecimiento, entre las que se encuentran el cambio en las leyes del suelo, la adopción del planeamiento y el recurso de adoptar métodos abstractos y funcionales para su mejor proyección. Esto ha llevado, en parte, a la propuesta urbana genérica de las megaestructuras y, a pesar de que ya existían los grandes rascacielos y sus infraestructuras en ciudades como New York, como producto de la competencia y la especulación, ahora se trata de grandes condensadores o almacenes de acopio social que son una propuesta correctiva de la ciudad conocida y una nueva ramificación del urbanismo, una visión totalizadora de la ciudad que se orienta a elaborar planes generales y planes particulares dentro de una gran estructura urbana, dando paso a la mutación y a la trascendencia de la economía metropolitana, al aumento de su dimensión productiva y su escala territorial, creándose para estos fenómenos urbanos, y con la preeminencia del auge técnico y científico el término megalópolis, una referencia usual en los críticos, historiadores y arquitectos de la década de los años cincuenta y sesenta.

Así, la megalópolis es un collage de todos los mecanismos de actuación que han participado y participan en su realización y que han abarcado todas las posibilidades de gestión o de construcción del entorno, una inevitable evolución en la ciudad que procura la concentración y la interacción de las actividades que favorecen las coyunturas típicas sobre las que se había asentado el desarrollo de la ciudad moderna. Estos componentes de gestión y control llenan y componen los vacíos o las áreas deterioradas y, de igual manera, aseguran o refuerzan las nuevas iniciativas que surgen en el plano arquitectónico y urbanístico. Así mismo, dichos componentes van apareciendo constantemente por efectos de la caducidad de esos mismos lugares que han sido intervenidos, adecuando de esta manera los procedimientos que hicieron posibles esas continuidades en el conjunto de las funciones y las dimensiones formales que se

van manifestando en la estructura urbana. Por otra parte, esta renovación de todos los procesos de planificación y de uso del suelo que se da en las megalópolis a medida que esta crece, en sus múltiples lógicas y sus variaciones, acuerda progresivamente las diversas relaciones que deben darse en la totalidad de la extensión de la ciudad, esto incluye mayormente la copia y las variaciones de los procesos que han sido exitosos en los frentes económicos y sociales.

Esta referencia a la ciudad que debe reutilizar los procedimientos ya elaborados, y en la que el tejido urbano deja vacíos que son producto de sus mismas iniciativas de transformación, es un síntoma común en el análisis de la ciudad contemporánea. En el texto *Megalópolis*, se hace mención a una de las tantas versiones de cómo se organiza el concepto de la extensión del territorio:

[...] estas lecturas e interpretaciones del territorio proponen una vez más la idea de una ciudad contemporánea caótica, creada mediante la yuxtaposición de fragmentos aislados e indiferentes unos de otros. Dicha lectura implica una confirmación del estado de hecho y una renuncia a cualquier intervención crítica. Sería en cambio más interesante, útil y productivo subrayar el sistema de las relaciones más que las cualidades de cada fragmento individual. De esta forma ya no sería el elemento individual, sea isla urbana o edificio, lo que llamaría nuestra atención, sino el sistema de relaciones entre los distintos elementos<sup>622</sup>.

Aquí se renuncia a la crítica y a la valoración de la ciudad como un lugar o como un producto cultural en el que se acepta la desarticulación y la instantaneidad de los métodos empleados para su realización, y sus resultados se dan sin consenso o participación social o política, en tanto que el logro es una ciudad inocua y permeable a cualquier situación. Este campo, ideal para los procedimientos de intervención extremos como la congestión, se ha multiplicado y justificado porque se reconoce

---

<sup>622</sup> (470) **Zardini, Mirko.** De la "ciudad que sube" al paisaje que avanza. [aut. libro] Ignasi Solà-Morales Rubió y Xavier Costa. [trad.] Carmen Artal Joaquín Rodríguez Feo. *Metrópolis : ciudades, redes, paisajes*. Barcelona : Gustavo Gili, 2005. Pág. 206

su validez generalizada en las áreas especulativas de la creación formal y productiva.

La conclusión es que no existen objetivos reales en las megalópolis y que, si existen, se tergiversan de acuerdo con necesidades o improvisaciones de último momento, recurriendo a lo alternativo y lo circunstancial de los componentes urbanos que dan lugar a un ensamblamiento general, donde solo se da el control de las formas y las técnicas a medida que se configuran los procesos de intervención urbana y arquitectónica y las prácticas de innovación o de transformación del contexto construido, del espacio urbano y de la propiedad del suelo. Así, dentro de un ambiente en el que se identifica con facilidad la artificialidad y la desarticulación de la sociedad, es posible encontrar propuestas individualistas y oportunistas, ajenas al contexto o a la comunidad, y críticas al medio ambiente por la pérdida de vigencia del estado sociocultural, pues las megalópolis obedecen a las extremas circunstancias motivadas por la congestión.

#### **4.3 El fragmento en la arquitectura en Rossi y la Metápolis, o ciudad total en Koolhaas, como sistemas de la congestión en la arquitectura contemporánea**

La congestión evolucionó en sus primeras fases solucionando los problemas de la densidad constructiva y poblacional, como de las actividades en las áreas que no poseían sistemas para satisfacer las nuevas necesidades en el espacio original de la urbe histórica. Posteriormente, en la ciudad contemporánea, pasó a englobar todos los contenidos de control y suministro de la producción y servicios públicos, a través de una planificación objetiva y una gestión urbanística, en la que se implican todos los mecanismos de organización del espacio urbano, en estos casos, se crea por fuerza de la necesidad nuevos instrumentos de intervención y nuevas metodologías ante la inoperancia del sistema urbano vigente, así como por la reacción inesperada de los nuevos procedimientos técnicos y científicos de carácter operativo, creando una orientación

metodológica que en la medida de lo posible resultó eficaz, en la que la densidad, la racionalidad, la tecnología y la vanguardia son las acciones dominantes que llevan a contenidos especializados.

Esta tesis de la congestión es opuesta a los principios de valorar la arquitectura a través de la cultura urbana de la ciudad, cuya referencia más directa en la contemporaneidad son los estudios previos consolidados de Aldo Rossi en *La arquitectura de la ciudad*, estudio que está basado en la recuperación de la evaluación crítica de lo vernáculo, sin detenerse en las crisis directas de la Modernidad producidas por la producción, la técnica y el entorno construido, ni en la insuficiencia de la vivienda, los grandes conjuntos arquitectónicos y urbanos, la extensión de las urbes, etc. La congestión es deudora de la cultura y la sociedad, como de la tendencia de estos sistemas de reflexionar y elaborar estudios de ciudad, de sus teorías, de las normas y reglamentaciones, de su comportamiento y de las aportaciones realizadas en la planificación de las grandes iniciativas de reordenación del corpus de la arquitectura.

De esta manera, la congestión formaría parte del proceso de transformación que realiza la ciudad, tal como lo ha planteado la escuela italiana, que es la *continuidad* de sus contenidos edilicios sin desconocer la naturaleza de lo moderno. La arquitectura es un medio y de ella se desprende casi cualquier opción de intervención, no solo a partir del análisis urbano, en este caso los contenidos históricos y las referencias científicas contemporáneas, sino también de sus mecanismos instrumentales como la congestión y sus formas de producción, en tanto que uno u otro permite crear estructuras que condensen el significado de la ciudad de manera universal, ya sea del pasado histórico o del futuro próximo.

Así, la pretendida autonomía disciplinar de la arquitectura, no solo exigida sino reivindicada en esta época mediante modelos que recuperan las propiedades y las delimitaciones propias del oficio, ya que esta se hallaba delimitada consigo misma y con otras disciplinas, encontrándose represada y dispersa hacia su identificación general. Esto ha permitido una nueva forma de visión: todo lo que se realice en la ciudad debe ser analizado desde la arquitectura sin ninguna otra disciplina

anexa que le ayude o le condicione, sin omitir los múltiples factores que, por vías de los procesos de formación y transformación de la ciudad y su teorización, como de la edificación, la urbanización o la planificación, le han construido. Así, la arquitectura se encuentra en la necesidad de fundamentar una ciencia urbana que justifique todo lo realizado, ya que su historia está sujeta a la aplicación de fuerzas que no puede controlar, ya sean sociales o económicas, pero que la controlan a ella. De esta manera, el objetivo de la teoría de Rossi es la conciliación entre la tradición y la modernidad desde el punto de vista de la disciplina arquitectónica, pero también es consciente de que esta debe de disponer de otros dinamismos que la introduzcan en la dinámica moderna, como son todos aquellos procesos que asumen la construcción de la ciudad y sus actuaciones, por más negativos que sean estos.

Rossi es plenamente consciente de que la ciencia urbana que pretende fundar no puede olvidar los aspectos relativos a la dinámica urbana —es decir, a la evolución de los hechos urbanos—, que sólo pueden ser comprendidos desde un punto de vista diacrónico; de hecho, dedica a estas cuestiones el último capítulo de su libro (sin duda el menos citado, quizá porque no encaja con la imagen más convencional que se ha difundido de sus planteamientos). Rossi no ignoraba que la ciudad es “campo de aplicación de fuerzas diversas”, entre las cuales la economía no es la menor de ellas; además siempre se manifestó partidario de considerar la política como un momento decisivo en la construcción de la ciudad, en cuanto que el valor de la forma radica en ser la expresión. Y el signo, como acontecimiento y como testimonio, de una voluntad colectiva por medio de la cual la ciudad se hace evidente para sí misma<sup>623</sup>.

De esta manera, la congestión formaría parte de la aplicación de esas fuerzas que modelan la ciudad y componen la “ciencia urbana”, como una reafirmación del proceso de abstracciones que contribuyen a configurar y a perfeccionar la arquitectura. Así, la congestión se puede con-

vertir en un signo de los nuevos sistemas que instrumentalizan la arquitectura, como un hecho discutible que se ha convertido en una forma de actuación convencional, aceptado como un método de base cuantitativa para la producción del espacio debido a los factores externos que se implican en el desarrollo de las formas arquitectónicas y urbanas y que no están fuera de la órbita de la historia y de sus contenidos. Siendo también la congestión una expresión del lenguaje artificial de la arquitectura, debido a sus categorías de representación, a sus procedimientos y esquemas de realización y composición, los cuales se proyectan por medio de iniciativas externas a la misma arquitectura, ya que la congestión no es un sistema que asume sus valores ni los de la ciudad, sino que los amplifica como experiencia.

De igual manera, esta “ciencia urbana” presenta otras referencias a la fragmentación, a la experimentación y a la instrumentalización de los objetos que han sido creados por vías de la técnica, no tanto como método, sino como conocimiento. Así, un fragmento urbano, cualquiera que sea este, remite a un tiempo pasado capaz de transformar la idea de la arquitectura. Esto lleva a una forma de pensar en la que el segmento puede aplicarse sistemáticamente y construir ilimitadamente la ciudad, pues su fraccionamiento conceptual y formal contribuye a respaldar la elaboración continua de los procesos urbanos. Uno de estos segmentos de pensamiento y de criterio constructivo es la congestión, ya que surge de las iniciativas de reproducción del espacio, la crisis en las relaciones entre sociedad y el medio construido y por la destrucción de la ciudad histórica, desplazando el interés por los contenidos esenciales de la urbe, como su memoria colectiva y los valores del lugar, creando estrategias operativas formuladas por la política económica y social de las ciudades en crecimiento y transformación. De esta manera, la congestión no forma parte de las vicisitudes de la urbe moderna sino de una totalidad, en que lo urbano y lo arquitectónico, de acuerdo con el juego político o financiero permite su utilización extensiva en determinados sectores donde es propicia la inversión, como la de multiplicarse físicamente a través de un segmento estandarizado o de unidades modulares

---

<sup>623</sup> (472) **Gutiérrez, Victoriano Sainz.** Aldo Rossi : la ciudad, la arquitectura, el pensamiento. Buenos Aires : Editorial Nobuko, 2011. Pág. 71

que componen una estructura, condicionando todo su proceso en pro de la densidad y la rentabilidad.

Aquí, desde el punto de vista de la congestión, la totalidad de la arquitectura, en su relación cultural y constructiva, como una unidad coherente y paradigmática, no existe, aunque sea un anhelo lógico-formal de la ciudad racional. En este caso, la urbe que es producto de la modernidad no es defendida por Rossi porque ya es consciente de que la forma en la ciudad se realiza por pedazos o fracciones y que el discurso de las partes de la ciudad se realiza de acuerdo con su trascendencia o capacidad de expresión, en lo que él ha dado por llamar la autonomía disciplinar. Así mismo, la forma o la estética pueden llegar a ser un recurso de la experiencia del pasado, pero sin obviar su papel en el presente, pues se pretende que los procesos instrumentales que la gestionan deben ser iguales a los mecanismos arquitectónicos que la construyen, en tanto que la racionalidad económica de una columna o una ventana, a modo de ejemplo, debe ser igual a la racionalidad cultural de esa columna o esa ventana como expresión arquitectónica, y así sucesivamente, de la misma manera, la congestión debe ser similar a las posiciones económicas o productivas de la sociedad que la utiliza, y que el beneficio arquitectónico es su multiplicación y su racionalización genérica en el espacio de las urbes.

Por su parte, la racionalidad de Rossi, entendida como mecanismo de comprensión de la ciudad e instrumento de realización arquitectónica, es una metodología que permite la interpretación de los hechos y de las circunstancias del medio construido, donde se puede deducir la correcta formulación de los hechos urbanos a partir de las dimensiones arquitectónicas, fundamentadas en principios de escala y proporción, en sistemas de orden, estructuras y operaciones lógicas, que como la congestión, comprende las prácticas urbanas y las magnitudes arquitectónicas como objeto y producto que se encuentran dominadas por el factor social, económico y técnico, condición que le permite a la ciudad reproducirse con base en una demanda permanente y multiplicarse hasta el infinito, situación que le faculta crear masivamente inmuebles, configurar tejidos aglomerados y saturar un medio urbano de manera cíclica en

personas y actividades, porque los medios que se utilizan están concebidos para una reproducción continua, donde los bienes y los servicios no se encuentran ni terminados ni definidos, tanto conceptual como físicamente, y que sus propiedades o sus valores son ensamblados con elementos parciales o con dimensiones fragmentarias hasta concretar un contenido edilicio en donde se omite deliberadamente la “expresión” de las formas. Así, la representación estética es la misma ausencia de ella, pues se limita a lo esencial, que es la estructura capaz de contener las actividades propuestas, en tanto que la forma no representa un problema porque la misma construcción la suplanta, tal como sucede en un rascacielos o en una estación de trenes de amplias dimensiones.

La forma edilicia planteada por Rossi está concebida en sus dibujos, pues estos contienen de manera completa y en un espacio reducido la imagen de la ciudad como una composición. Estos elementos disímiles como escaleras, templete, columnas, torres, entre otros, construyen la idea de ciudad y los recuerdos personales, que son los elementos comunes en el diseño de la ciudad, pero que a la vez se convierten en signos ausentes porque ya no son capaces de relacionar, caracterizar y de profundizar socialmente el crecimiento contemporáneo. Tales esquemas representan el fraccionamiento de la urbe y los inmuebles son siluetas cuya figura recuerda los tipos que personifican el orden urbano. Aquí, la representación es congestionada, y en ella las arquitecturas se encuentran unidas, conformando un escenario con un perfil irregular, ya que cada una pretende tanto llenar como jerarquizar el espacio que le ha sido asignado y, en algunos casos, se presenta en desorden, en un paisaje en ruinas, un hecho habitual, con las arquitecturas abiertas, incompletas que fracturan aún más el perfil inconcluso de la ciudad racional contemporánea y donde se desbarata la certeza de la unidad urbana, con la evidencia de pertenecer a una metáfora del caos que simboliza la forma que adquiere la congestión por la misma hibridación, fragmentación y heterogeneidad entre sociedad y técnica (fig. 355-357).

Las imágenes utilizadas por Rossi, como la de los artistas urbanos y hasta la publicidad de la ciudad son dislocaciones de la realidad, una



Fig. 355. Aldo Rossi, *Casa del estudiante en Chieti*, 1976.

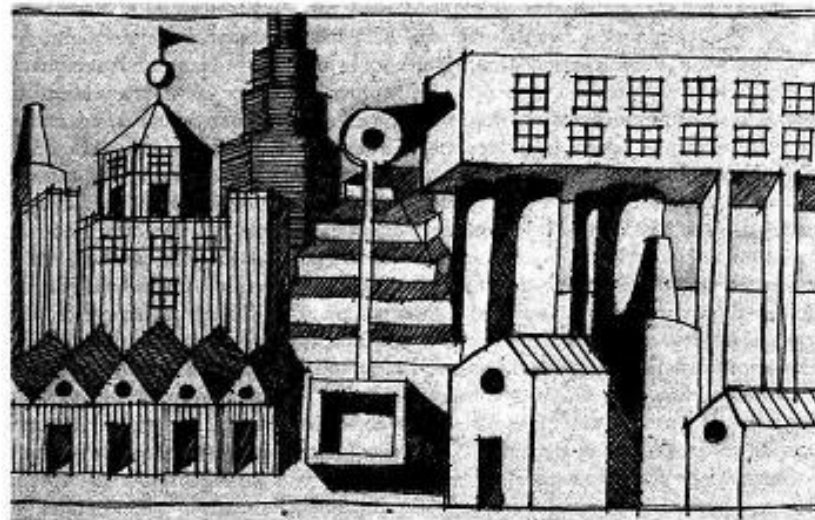


Fig. 356. Aldo Rossi, «*Geometría de la memoria, 2*», 1981.



Fig. 357. Aldo Rossi, "*L'Architecture Assassinée*", 1974.

manera de aumentar la presencia de los objetos que se consideran representantes de la sociedad y uno de los procedimientos para comprender las estrategias en que actúan las realizaciones o las composiciones urbanas. En este caso, las arquitecturas que se personifican como símbolos, referencias sensoriales del espacio, y que forman parte del lenguaje urbano que es funcional y abstracto, reduccionista y universal, se ha representado de manera narrativa, en que la forma adquiere una transmisión visual como en las antiguas pinturas medievales y reduce la imaginaria formalista y funcional de la arquitectura a una categoría pedagógica, el habitante en su inocuidad los lee superficialmente, parcialmente, sin plantearse la historia de la ciudad, como una condición propia de la pérdida de relaciones entre el habitante y el medio construido, que es favorable y hace parte de los procedimientos congestionados en la ciudad contemporánea. Esta situación entre los diversos factores urbanos y su falta de conexión se ha definido a partir de garantizar la producción urbana, de manera gradual, cuyos orígenes se remontan al siglo XIX por vías de los procesos de producción de la Modernidad. Los dibujos expresan un repertorio artificial, relativizado y desproporcionado que acoge recurso de la memoria para su uso intensivo y discriminado, y

cuyo objetivo es representar la ciudad contemporánea que, en apariencia, posee una lógica y está llena de símbolos y cuya fragmentación lleva a reunir la memoria dispersa del pasado, pero también selecciona los hechos más importantes y relevantes de la producción urbana y los que llenan las ciudades de manera masiva, en donde se reconoce la importancia del marco económico y social que objetiviza la realización de la ciudad. En el texto, *Teatro del mundo de Aldo Rossi en la bienal de Venecia* de Francesco Dal Co, se hace referencia a este análisis de las imágenes y su carácter evocador de los hechos perdidos en el tiempo o en la memoria, tal como parece que debiéramos entenderla:

Tal insistencia fragmentadora, que por otra parte se encuentra en la serie de dibujos significativamente titulados "Derrumbamientos terrestres", pone en evidencia dos mecanismos fundamentales, característicos de algunos de los experimentos gráficos más recientes de Rossi: las imágenes, los signos-objeto evocados desde su origen elegido, sacados de la nebulosidad de lo imaginario personal, aparecen en el dibujo como fragmentos y hallaz-



gos, recuerdos descarnados y fetichistas. En cuanto tales, presupon en una escena metafórica donde pueden exhibirse en su propio “desorden” aparente, puesto que siempre evoca un orden perdido<sup>624</sup>.

El orden perdido es la ciudad tradicional, y los signos-objeto evocados en los esquemas son los acontecimientos racionales, ya sean los edificios o el espacio público y su crecimiento desproporcionado. Los códigos nacen de la inseguridad del presente y de la realidad agobiante del mundo construido, son parte del resultado de gestionar y crear ciudad de acuerdo a la inseguridad manifiesta de los medios políticos, colectivos, financieros en la ciudad contemporánea. La presencia de los fragmentos urbanos se encuentran unidos tan solo por la tangencialidad de las relaciones sociales y el desequilibrio general del medio urbano, su lógica del beneficio, la despersonalización amplificada por la falta de oportunidades, el dominio social, la opresión de la cotidianidad y el aumento del tamaño que ha adquirido la metrópoli. Los objetos señalados son los instituidos para sostener la densidad física y poblacional, las actividades económicas y productivas, la masificación de la cultura, etc., que también son sistemas congestionados, como cualquiera de los otros procedimientos que influyen en la construcción de la ciudad. Esta visión personal, que a la vez es universal, se aplica indistintamente en sectores,

manzanas o predios, de acuerdo con su capacidad para afrontar su desarrollo como certeza mercantil o infalibilidad especulativa. Esta uniformidad conceptual influye en la propuesta de crecimiento modular extensivo que se propone en las megaciudades, como lugares de expansión descontrolada.

La ciudad, en las décadas de 1960 a 1970<sup>625</sup>, se configura como “la nueva realidad”, en la que lo urbano llega a posesionarse como el lugar de las nuevas interacciones e interdependencias, por ser ante todo un lugar con densas concentraciones urbanas. Estas nuevas magnitudes por el volumen de la población, de la masificación de la urbanización y la construcción del territorio por el avance de la industrialización, los modos de vida y particulares ordenes económicos, se precisaron bajo el término “ciudad-región”, como un formato que surge del crecimiento desproporcionado de las ciudades, cuya configuración es definida como “un artificio de formas, adecuada para resolver los problemas de la congestión”<sup>626</sup>, en el que la ciudad y su crecimiento son un problema de síntesis y de recapitulaciones de los modelos urbanos que han sido utilizados hasta ese momento para su desarrollo. La descripción del problema se remite a los centros autónomos que se articulan y se agregan de tal manera que forman un tejido urbano, como parte de una “industria” que los reproduce febrilmente. Se trata, pues, de expansión preme-

---

<sup>624</sup> (473) **Co, Francesco Dal.** "Ahora esto se ha perdido". El Teatro del Mundo de Aldo Rossi en la Bienal de Venecia. [aut. libro] Alberto Ferlenga. [trad.] Graziella Baravalle y Jordi Pinós. Aldo Rossi. Barcelona : Ediciones del Serbal, 1992. Pág. 74

<sup>625</sup>El proceso de formación urbana después de la crisis de la modernidad en los años 60 y 70 se identifica por la consolidación del modelo económico en el espacio de las ciudades, que ya no son los lugares de presencia social y cultural de sus habitantes sino modelos de apropiación productiva, en este caso, mediante la aparición de lugares ligados a la producción en serie, hasta zonas en donde se concentran los servicios terciarios y tecnológicos en grandes áreas o regiones interconectadas. Esto ha dado origen a las grandes megaciudades por el desarrollo de un espacio mercantil y financiero especializado en donde se reorganizan los medios y los sistemas de manera invariable. Esta condición de la urbe contemporánea se encuentra resumida en la exposición de la ciudad que viene después de la metrópolis, elaborado por E. Soja “... el discurso se encuentra intrínsecamente ligado a una u otra versión de los modelos de onda larga discutidos previamente, en conjunción con la macro-geohistoria de la modernidad, la

urbanización y el desarrollo capitalista. A pesar de que los teóricos y los analistas empíricos más importantes del urbanismo industrial tienden a distanciarse de un auténtico modelo de onda larga, se ha desarrollado un consenso discursivo en torno al deterioro más reciente de las economías nacionales y globales, fechado de muy distintos modos desde finales de la década de 1960 hasta comienzos de la de 1970. Las evidencias empíricas de la formación de la crisis durante este periodo y de los indicios subsiguientes de la existencia de una profunda transformación económica, que surgía de los procesos de reestructuración generados por ésta que operaban en todas las escalas de la economía capitalista, desde la local hasta la global, se han convertido en un fulcro interpretativo para el nuevo discurso y sus representaciones urbanas.” (232) **Soja, Edward W.** Postmetropolis: critical studies of cities and regions. [trad.] Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid : Traficantes de Sueños, 2000, 2008. Pág.246

<sup>626</sup> (474) **Rossi, Aldo.** Scritti scelti sull'architettura e la città, 1956-1972. [trad.] Francesco Serra i Cantarell. Barcelona : Gustavo Gili, 1975, 1977. Pág. 113

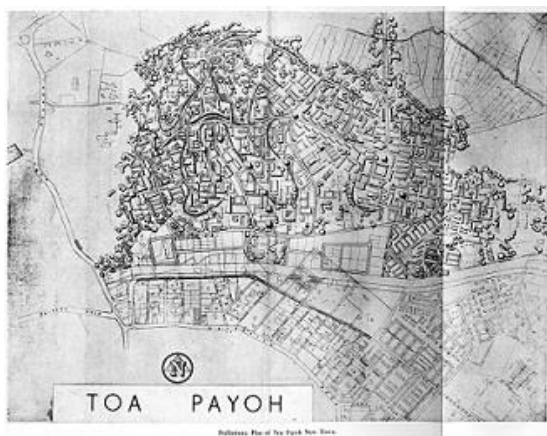


Fig. 358. Plan del sector Toa Payoh, Singapur 1958



Fig. 359. Vista del sector Toa Payoh, Singapur 1958

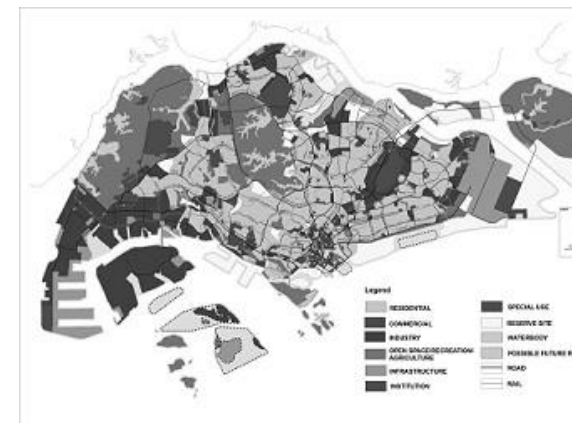


Fig. 360. Singapur, Plan Maestro de la región occidental, 2013

ditada en la que no se tienen en cuenta los valores que han sido eliminados del proceso histórico, sino que se recurre a una incorporación sistemática de nuevos conceptos y nuevos territorios a la ciudad, lo cual se define como “crecimiento real”, y en el que sus dimensiones espaciales y materiales se revalúan constantemente por fuerzas externas, conservándose la autonomía de sus procesos y una búsqueda constante de metodologías que sustenten la dinámica de los proyectos.

Por su parte, en teorías posteriores de recusación al modernismo, entre las que se encuentran las propuestas de Rem Koolhaas, se abandona la defensa de cualquier proceso urbano en pro de justificar el avance de la congestión, como una de las últimas rupturas posibles en el largo proceso de fragmentación de la ciudad, de sus medios de producción y sus sistemas de organización. En este caso, la ciudad contemporánea es un lugar de operaciones y flujos constantes, en el que ya no hace falta crear o impulsar mecanismos de control para atenuar o erradicar las prácticas urbanísticas acumulativas que se han convertido en procedimientos habituales, propios del crecimiento desmedido de las urbes actuales. Estas megaciudades se expanden sin control y sin una reflexión adecuada que analice sus causas y efectos, en parte debido a la velocidad que han tomado los procesos de concentración y expansión urbana, como al avance del deterioro y transformación del medio ambiente, aumentando

las dimensiones formales y funcionales de la metrópoli y que cualquier decisión política no podría defender los valores primigenios de las urbes. De acuerdo a esto, Koolhaas acuña nuevos términos como la “ciudad genérica” que acepta el estado congestionado y desproporcionado que ha alcanzado la urbe contemporánea (fig. 358-360), donde se involucran decididamente los factores técnicos y procedimentales de la ciudad en pro de la densidad y de la concentración de manera total, como un hecho que debe ser prescrito mediante nuevos términos que generalicen los métodos de organización y de funcionamiento ya dinamizados en la urbe integral a pesar de la redefinición permanente del sistema y sus estrategias. Este sistema holístico por las múltiples interacciones que allí se suceden se convierte en la solución a los problemas de la ciudad que es vista como una sucesión de procedimientos que poseen propiedades globales, referenciado en el texto *Mutaciones*;

El centro de la economía mundializada se encuentra en los limitados territorios de las capitales financieras, con su substrato social amplio. En Rem Koolhaas, "Globalización" designa un esquema general de hibridación del pensamiento y de la acción. La diseminación planetaria de los modelos urbanísticos con un significado casi ecológico: lo que ha florecido aquí, germinará allí, mucho más lejos (en el espacio o en el tiempo), en un medio más

propicio. Los modelos (genéricos) sólo se hacen reales en las condiciones (locales) de un clima más favorable y de una libertad de acción sin trabas.<sup>627</sup>

De esta manera, los modelos urbanos en la ciudad contemporánea alcanzan la universalización, se adaptan de manera completa a los principios de organización espacial, física y social, que ahora son comunes a todas las sociedades. Las grandes áreas son ahora compatibles a la fractura del espacio real y al gran tamaño de las cosas. Desde la gran escala modernista, la megaestructura y el *bigness* de Koolhaas, se ha recorrido un extenso camino, facilitado por la independencia y la autonomía de los procedimientos, como también por los comportamientos y las prácticas que se suceden en la ciudad, ya que la urbe contemporánea, al depender en la actual cultura de la fragmentación y la transgresión de las actividades sociales y culturales de sus pobladores, se fractura permanentemente el equilibrio social, donde estas formas físicas en la ciudad y el comportamiento común de sus habitantes pueden ser nuevamente inventadas, sustituidas o modificadas, ello supone la desaparición de las estructuras sociales en donde estas ya no poseen jerarquías, dominio o intervención en el tejido urbano o colectivo, porque también han desaparecido los monolíticos sistemas políticos o culturales. En este escenario, cualquier sistema puede determinar su crecimiento o su orientación social partiendo de las exploraciones de las prácticas colectivas o de las investigaciones metodológicas que se han realizado sobre el medio urbano de las ciudades, lo cual es una de las constantes de la arquitectura de la segunda mitad del siglo XX, pues se perseguían objetivos concretos mediante la valoración de las iniciativas teóricas que pretendían innovar sobre las desgastadas estructuras existentes, abriéndose una renovada crítica en estas nuevas nociones en la idea de ciudad.

En las primeras manifestaciones de la cultura urbana contemporánea, la masificación se entendió como congestión, tanto por la extrusión de la masa construida como por la aglutinación de actividades y de personas

en espacios pequeños, en donde también puede hacerse referencia al condicionamiento de la sociedad por parte de determinados hábitos de conducta y de consumo, siendo juzgado, en el amplio sentido de la palabra, como una desventaja, ya que negaba las diversas interrelaciones sociales que se dan en el espacio urbanizado, incidiendo en la jerarquización y organización de la ciudad. Estas condiciones prevalecieron al conjugarse el espacio de las ciudades con los procedimientos del capital, la especulación y los juegos económicos, cuya consecuencia es la segregación social, el monopolio del suelo urbano y las altas densidades, considerándose ahora como “positiva”, por el cambio de perspectiva en el beneficio social, al excesivo número de habitantes y el poco espacio disponible. Estas congestiones corresponden a los tipos de actuación urbana presentes históricamente y que han permanecido incólumes a pesar de las variaciones e inestabilidades propias de la ciudad contemporánea, esto se puede denominar como “sobreconcentración”, como una serie de procesos aumentados en lo físico e intensificados en la función, que se consideran positivos a pesar de estigmatizar y devaluar los usos y las actividades originales, sobredimensionando la promesa de hábitat y de posesión inmobiliaria de la ciudad. Esto contribuyó a aumentar los precios del suelo, convirtiéndose en el causante del deterioro de las áreas urbanas, ya que selecciona las actividades comerciales afines al costo del terreno, que por lo general son las mismas operaciones de servicios y producción y su consecuente concentración de actividades, que se repiten extensivamente por toda las áreas residenciales, comerciales y los sectores periféricos.

Así, el interés por todos los fenómenos relacionados con la masificación es muy amplio, en lo referente a cómo el concepto de lo grande y de lo densificado influyó y condicionó la presencia de modelos o prototipos que hicieron desaparecer la individualidad histórica de las obras de arte en la ciudad. Así, esta sistematización de los procesos congestionados y de sus directos representantes, ya sea el rascacielos o la manzana como traductores inmediatos de la sociedad y de sus medios de producción,

---

<sup>627</sup> (475) **Attali, Jean.** Roman System, o lo Genérico en todos los tiempos. [aut. libro] Harvard Project on the City : Stefano Boeri, Multiplicity : Sanford Kwinter : Nadia Tazi, Hans Ulrich Obrist Rem Koolhaas. Mutaciones. Barcelona : Actar, 2000. Pág.21

han permitido competencias administrativas, productivas y culturales que se encuentran orientadas a la homogenización, en tanto que la población y sus estructuras forman parte de un criterio global de planeación u organización.

En el caso del libro *Delirious New York*, que sintetiza el estado de distorsión social a que ha llegado la urbe metropolitana, donde se describe históricamente el proceso de intervención económica sobre las formas de mediación tradicional a partir de la articulación de las iniciativas especulativas con el espacio, describiendo e interpretando la ciudad a partir de los fenómenos de la concentración y la aglomeración como el resultado de procedimientos de conveniencia ideológica, un examen de las formas productivas de la ciudad, en donde se describen las expresiones artificiales de la vida colectiva en la cultura moderna, como es el rascacielos, inmueble que sirve como excusa para resaltar una serie de descripciones fenomenológicas de la urbe densificada y congestionada, en la que se han aceptado tanto la uniformidad volumétrica, como una predispuesta saturación de su espacio disponible. La ciudad de New York de acuerdo a este libro es el restablecimiento constante del entorno material, no porque la ciudad tuviera problemas estructurales e insalvables de contaminación, hacinamiento e higiene, sino porque siempre se ha buscado la utopía de la reconstrucción de lo existente. Esta masificación total, tanto de lo construido como de su espacio público en la ciudad de New York, ha inducido continuamente a los arquitectos y delineantes la posibilidad de mejorar lo existente, ya que la ciudad en su definición y reconocimiento historiográfico desea ser pensada desde el dominio del arte y no desde la especulación, surgiendo nuevamente la utopía urbana, que surge de la esterilidad de la ciudad, de sus leyes con beneficio y sus normativas secas, incorporando a las propuestas una superación en las formas volumétricas y de ordenamiento, unas similares condiciones para el diseño de las edificaciones futuras, en las que llegan a presentar rasgos comunes, orientándose conceptual y materialmente

en forma premeditada por parte de los arquitectos que conocen y trabajan en la ciudad, proyectando una continuidad material y representativa que ha identificado estas tendencias, tal como se refiere Koolhaas a las propuestas urbanas del arquitecto Raimond Hood.

Hood tiene una teoría discreta y personal sobre el rascacielos, pero sabe, que, en Manhattan, sería imprudente reconocerlo. En su visión, el futuro Manhattan es una ciudad de torres, una versión sutilmente modificada de lo que ya existe; en vez de la inflexible extrusión de parcelas individuales arbitrarias, dentro de cada manzana se agruparán solares más grandes en nuevas operaciones edificatorias. El espacio que rodee a las torres dentro de las manzanas se dejará sin construir, de modo que cada torre pueda recuperar su integridad y cierto grado de aislamiento. Esos rascacielos puros pueden introducirse estrictamente dentro del entramado de la retícula y pueden apoderarse progresivamente de la ciudad sin provocar trastornos importantes<sup>628</sup>.

De esta manera, la acción de exponer las ideas sobre cómo debe ser la vida del hombre en la ciudad moderna, mediante la concentración y aglutinación de la arquitectura en los grandes centros urbanos, se convirtió en una tradición tecnocrática del planeamiento bajo las funciones y las actividades económicas. Si bien poseía unas bases contundentes para la organización del espacio, su metodología estaba en función de la utilidad, que negaba otras formas de organización de la ciudad, suprimiendo cualquier posibilidad ética, existencial o política que fuera diferente. Por su parte, el rascacielos y la parcela se convirtieron en temas generales que comprometieron la estabilidad del entorno urbano, debido a su utilización sistemática en procedimientos basados en los “juegos inmobiliarios”<sup>629</sup>, como si la urbe estuviera bajo la dependencia de un reducido número de arquitectos-empresarios que “modelaban” la ciudad a su nivel conceptual y material.

---

<sup>628</sup> (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 164

<sup>629</sup> (263) *Ibíd.* Pág. 179

Este oligopolio de la ciudad se encuentra en los textos de arquitectura como una forma histórica que representa los valores culturales de una nación. En el caso de la nación estadounidense, esta considera como un valor propio el culto al dinamismo inmobiliario que se expresa en los rascacielos proyectados, conformados y localizados en manzanas que poseen idénticas relaciones con las construcciones que sustenta encima. Relaciones que se reflejan en las condiciones de inestabilidad que presenta el sistema y en los cambios acelerados en la propiedad, tanto en su utilidad como en las potenciales correcciones que se pueden efectuar en dicho mercado, que se establece en el tiempo útil, crítico y lucrativo que posee la vida en la ciudad. O sea, el tiempo de utilidad de un inmueble y su parcela en la ciudad norteamericana posee una corta existencia, hasta que la situación de las actividades comerciales impulse a una nueva maximización de los beneficios en función de una nueva construcción o replanteamiento del solar.

Para que la arquitectura y la ciudad estén orientados hacia el lucro debe haber creatividad y maleabilidad social, un funcionamiento eficiente de los instrumentos y herramientas operativas y una laxitud política, cualidades comprendidas y comprometidas desde la congestión para la exploración y la definición de prototipos formales y especulativos para la ciudad del capital. Esta búsqueda operativa del lucro por parte de todos los segmentos de la sociedad, impone exigencias extremas y congestionantes a la población, así como la búsqueda de uno o varios modelos de organización que maximicen la aprobación y ejecución de nuevos proyectos de intervención. Como ejemplo se encuentra el inefable y superlativo resultado de la ampliación tecnológica que consolidó un modelo de prestigio social en la urbe positiva, en donde en teoría ya no habría restricciones ni éticas ni culturales, solo económicas (fig. 361-363). Esta nueva filosofía de la ciudad ilimitada que, por consecuencia de sus políticas, se convertirá en masificada, cuyos principios generales son la

densidad, las actividades, los servicios y las construcciones, está constituida solo por edificios altos. Esta nueva urbe de la lógica financiera encuentra las nuevas prácticas y sus nuevas iniciativas de la mano de los últimos representantes de este movimiento especulativo, los cuales se gestaron cuando la ciudad, ya convertida en metrópoli, había perdido su carácter simbólico e ideológico, cuyo objetivo es el olvido de sus propósitos básicos de creación y evolución gradual y sistemática, acciones que habían sido consolidadas por medio de un conocimiento y una formulación permanente de sus propuestas de actuación, que permitieron la continuidad de un proyecto de ciudad que se apoyaba en la comprensión de su pasado.

Raymond Hood y Harvey Wiley Corbett son arquitectos a los que se recurre cuando se trata de justificar la presencia de sistemas que poseen una gran escala, pues su objetivo es la reestructuración y el control de la expansión de la ciudad, basándose en los niveles escalonados o jerárquicos que se le puedan suministrar al espacio público mediante la adopción del rascacielos como parámetro racional y funcional, cuyo fin es apoyar el aspecto financiero para la transformación del suelo y la producción de edificaciones, para estos sistemas sean conciliables con las normas de zonificación y con la planificación regional, en la que deben prevalecer las grandes dimensiones en inversión y consumo.

[...] tanto Raymond Hood como Corbett o Ely J. Kahn están de acuerdo en hacer propuestas antitéticas al regionalismo propugnado por la RPAA y que el propio Mumford defenderá, frente a las débiles hipótesis de descentralización previstas por el Regional Plan of New York de Thomas Adams: más explícitamente, Hood y Corbett, más genéricamente, Kahn, todos ellos proponen concentraciones de alta densidad en vastas áreas del Central Business District, bajo el común denominador de una integración vertical de residencias, servicios, despachos, industrias y espacios sociales en bloques únicos adecuados<sup>630</sup>.

---

<sup>630</sup> (259) **Tafuri, Manfredo.** La sfera e il labirinto : avanguardie e architettura da Piranesi agli anni '70. [trad.] Francisco Serra Cantarell. Barcelona : Gustavo Gili, 1980, 1984. Pág. 224



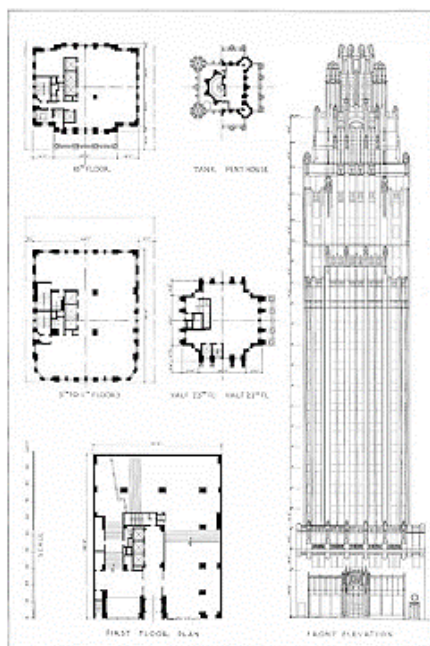


Fig. 361. American Radiator Company, Arquitecto Raymond Hood, New York. 1924

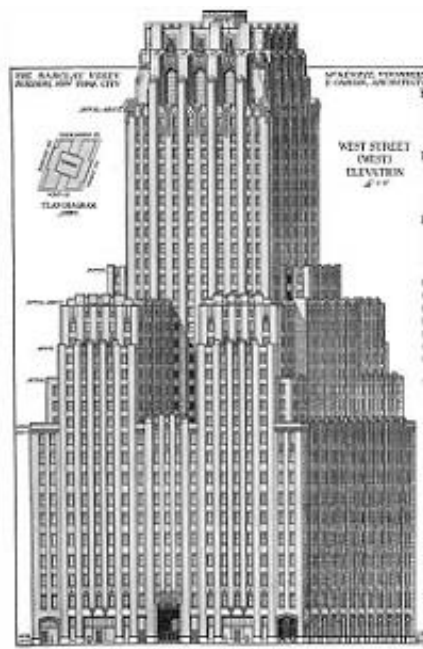


Fig. 362. Edificio *Barclay-Vesey*, por McKenzie, Voorhees & Gmelin, Architects, New York, 1926

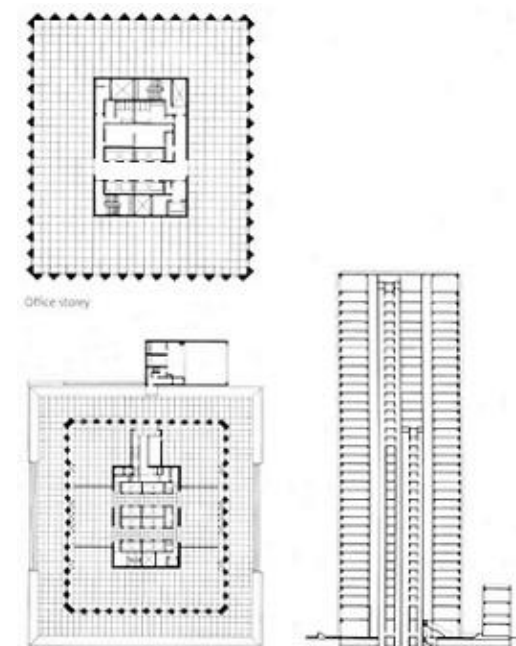


Fig. 363. CBS Building, Arquitecto Eero Saarinen, New York, 1965

Koolhaas retoma las propuestas de Hood y de Corbett para enfatizar en el desarrollo urbano, físico, espacial y material de un modelo que abandona los límites de las formas del pasado, ya no como una masa que se asienta en la ciudad de manera inestable y ensimismada en sus virtudes simbólicas y en sus capacidades económicas, sino como un proceso de diseño arquitectónico y urbano que recupera la disciplina y los criterios operativos que afectan la continuidad de la ciudad. De igual manera, un inmueble de grandes dimensiones como el rascacielos ya no actúa como un recurso histórico o contextual con el que la ciudad se concilia por su unicidad o por su complejidad, sino que lo que se construye ya no asume posiciones que rescaten o valoricen iniciativas culturales o contingencias sociales. Esto, debido a que el edificio se busca a sí mismo mediante su capacidad de influir en el medio al que ha sido dispuesto, una búsqueda formal en la que las dos categorías de ciudad y arquitectura se

funden entre sí. Al edificio tradicional, el de baja altura por antonomasia, le habían sido asignados usos y actividades de acuerdo con sus recursos disponibles y por formar parte de jerarquías de poder empresarial o social que aumentan su valor económico sin que hubiera necesidad de enfatizar en su vertiente especulativa, en la gran escala, la propuesta edificable de grandes proporciones, está orientada más al proceso de gestión que de proyección, debido a la multiplicidad y heterogeneidad de inconvenientes que surgen por las restricciones impuestas en el capital financiero, la inestabilidad de los mercados y el sobredimensionamiento de las especulaciones, y si bien está vinculado el edificio a la eficiencia, el beneficio y la intensificación del espacio y las actividades, este por su tamaño adquiere una dimensión emblemática por el volumen muy considerable de sus recursos y el control que adquiere sobre ellos.



La altura, la extrusión y la masificación son los nuevos parámetros culturales de las edificaciones contemporáneas, ya no son el entorno, las relaciones sociales y el proceso de la experiencia lo que dignifica la realización de una edificación. Se puede pensar que este resultado, sin compromisos con la arquitectura ni la ciudad, proviene de una liberalización que es apoyada por la científicidad del entorno y unos estudios marginales del medio social, dispuestos por una inevitable homogenización, que lanzan a la sociedad contemporánea a un nuevo estado primitivo, ya que se resiste a la historia y a la individualidad cultural, y a cambio opta por una masificación general y por una consciente pérdida de su pasado, a la que no le importa relegar con tal de obtener beneficios del mismo sistema que lo denigra.

La congestión forma parte de este sistema que desnaturaliza y arrincona a la colectividad, porque tal vez ya no existe nada que amenace más la existencia del hombre en sociedad que la misma colectividad, en la medida que la sensibilidad de los habitantes está dominada por la “cultura utilitaria” y por la “anomia”<sup>631</sup>, entendiéndose por ello el abandono de las normas morales de comportamiento que básicamente se realizaba en los escenarios urbanos, considerándose que estos valores habían sido tergiversados y usurpados por una serie de grupos sociales, como la aristocracia y el clero, que consideraban que ese privilegio les pertenecía o les había sido otorgado, y que otros grupos humanos no tenían acceso a

la dignidad de las mismas virtudes culturales o económicas y sus significados implícitos. Esto se puede considerar como el comienzo de la negación de la conducta social histórica, que vendría a ser reemplazada por los nuevos valores burgueses que, sin estar condicionados por un determinado pasado, ahora podían ser escogidos de manera independiente por el logro personal bajo una filosofía del progreso utilitario.

Este incremento de las economías emergentes por parte de personas que estaban fuera del sistema jerárquico de las urbes tradicionales no contaba con impedimentos culturales para desarrollar la ciudad de acuerdo con sus aspiraciones personales. Esta burguesía intuye su poder de decisión en países en los que no existe un orden legislativo, solo ejecutivo, en donde las aspiraciones sociales o personales se ganaban a pulso, orientando al colectivo emergente hacia una transformación de los valores representativos en la sociedad y el medio ambiente. Esta libertad afectaba las posiciones éticas y morales que tomara el individuo, facilitando así el traslado de sus conductas positivas y dilatorias al sector de negocios o del comercio, ya que estas formaban parte de una exigencia cultural que condicionaba su visión de progreso. De aquí que los procedimientos agiotistas o especulativos, en casi cualquier campo de las actividades sociales, estaban respaldados por un ambiente científico que había logrado “liberar” al individuo de las formas del pasado<sup>632</sup>, las cuales también se encuentran respaldadas por acciones similares de otros

---

<sup>631</sup> (222) **Gouldner, Alvin W.** The coming crisis of western sociology. [trad.] Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. 2. Buenos Aires : Amorrortu Editores, 1970, 2000. Pág. 69

<sup>632</sup> La libertad de las vigentes clases medias emergentes en la ciudad metropolitana está condicionada por los dilemas que encierran las estructuras económicas y la movilidad social y laboral, ya sea por el continuo proceso industrial o por la adopción de métodos de vida y formas de consumo, como factores que condicionan tanto positivamente como negativamente a las comunidades a ser abiertas al cambio e interrelacionarse, que en algunos casos se describe como un nuevo humanismo, donde aparecen nuevas identidades y nuevas configuraciones en todos los campos a pesar de la incidencia de los factores alienantes, como se expresa en el documento Introducción a la Sociología General. “La organización social de la sociedad industrial no es espontánea, no puede contar tan sólo con la cooperación voluntaria. La colaboración entre

miembros y grupos diferentes y complementarios exige un consenso sobre unos valores, unos modelos, y requiere, por lo tanto, un cierto control social. La sociedad industrial, al igual que cualquier otro tipo de sociedad, no está fundada sobre la libertad completa de las personas. La caracteriza el hecho de que la mayor diferenciación social que cabe encontrar en ella permite a sus miembros optar entre varias normas y entre varios valores. Las personas pueden así ejercer más su propio juicio. Mejor aún: la división del trabajo fomenta la diversidad entre las personas, como también entre los grupos. Es una sociedad que exige la semejanza más que la similitud, la complementariedad más que la identidad. Pero esta mayor autonomía de las personas no es el corolario de una disolución de la organización social, sino el resultado de las exigencias funcionales de un cierto tipo de sociedad global.” (231) **Rocher, Guy.** Introduction à la sociologie générale. [trad.] José Pombo. Barcelona : Herder, 1968, 1990. Pág. 241

individuos o colectividades que comparten las mismas iniciativas y habitan en la ciudad, formalizando con ello un método de acción, que es imitado de manera incesante sin ser exhaustivamente comprobado, en el que la experiencia y la consciencia no alcanzan a seleccionar o a distinguir entre lo que tiene valor o transcendencia y lo que no lo tiene, ya que casi todas las acciones que contribuyen a la realización de la conveniencia material se consideran auténticas, si han alcanzado un grado de resonancia o un efecto en la realización del estado de bienestar. Uno de estos alcances instrumentales del progreso humano en las ciudades es el interés por todo aquello que produzca utilidades, como la congestión, que es una conducta social que cuenta con un respaldo científico que amplía la capacidad de acción del individuo en la negociación del territorio.

Existen muchas formas y expresiones de actuación congestionada por parte del individuo que vive en sociedad, como la alienación, las visiones de futuro, el proceso de estetización de la vida, la falta de crítica y auto-cuestionamiento, etc., esto lo observamos en el recorrido historiográfico sobre el impacto de la estructura económica capitalista y la singular movilidad social en el libro *Delirious New York*, que pretende ser un libro sobre arquitectura y ciudad, pero que describe de manera excedida las peculiaridades del sentimiento de clase de la colectividad emergente norteamericana y su rechazo a las incertidumbres, así como un recuento de las iniciativas y las capacidades de una población que se mide por los logros materiales, en la que existe un obstinación en el lucro como paradigma cultural. Las obras realizadas, sean rascacielos o grandes construcciones de ingeniería, son sobresalientes hechos de la

creatividad formal y de la práctica urbanística moderna, pero arrastran la falta de carácter e identidad de sus autores y de la sociedad que las acepta, ya que es más importante la confianza y la certeza de las acciones que se emprenden para su realización, que la virtud social de su logro cultural.

La ciudad de New York es la medida de la cultura urbana contemporánea; su utilidad como proceso y su valor como sociedad están condicionados por un determinismo productivo del espacio, en el que no existe una revisión de su pasado, sino un enfoque racional y contingente de la realidad del presente. Esto no quiere decir que no haya una fenomenología de los aspectos territoriales o del uso del suelo, o que haya costumbres o maneras de comportamiento *sui generis* y formas particulares en las que se organiza jerárquicamente el sustrato socio-cultural de la ciudad o que exista una división histórica de las múltiples clases que coexisten y que parten de una particular estructura económica<sup>633</sup>. En estas complejas condiciones sociales se presentan unas particulares identificaciones y aproximaciones en la manera en la que se subordina el espacio, todo como parte de una metodología en cómo se organizó el control de los recursos, las manufacturas y la organización de las estructuras de intervención económica que arrojó como resultado una manera de entender y hacer la ciudad. Existen muchos documentos que hablan de este proceso, de cómo se realizó la ciudad de New York y bajo qué prerrogativas o concesiones permitieron que se otorgaron el control de la inversión, de la edificación y la urbanización, el uso del suelo a sus constructores y residentes para la realización utilitarista, positivista y mecánica de su espacio.

<sup>633</sup> La estructura urbana descrita en el libro *Delirious New York*, nos muestra una estructura inconstante y discontinua, una tendencia por la fragilidad moral y en asumir los fenómenos que son propios de la elección social en elección individual, en que todo está dirigido a la realización de grandes proyectos en donde se glorifica la riqueza, el trabajo y el optimismo. La sociedad norteamericana ha estado continuamente en estudio, como lo demuestran los libros de sociología sobre el tema, en este caso el texto *Sociología* - MacIver y Page, incorpora referencias sobre dicha comunidad. “La nuestra es una sociedad en la que las fuerzas del capitalismo han alcanzado su máximo desarrollo, en la que la distribución de las remuneraciones económicas, la concentración de la riqueza y la determinación del status sobre la base de ésta han actuado con

un mínimo de trabas. Es a diferencia de las sociedades de la Europa occidental, una sociedad que no se halla profundamente enraizada en un antiguo y sólido sistema de clases. Asimismo, es una sociedad en la que la fe en las oportunidades económicas para todos ha desempeñado y continúa desempeñando un papel importantísimo. Finalmente, es una sociedad en la que la mudable estructura de las divisiones económicas nos revela significativos aspectos del sistema mismo de clases sociales. (476) **MacIver, Robert M y Page, Charles Hunt.** *Society*. [trad.] José Cazorla Pérez. Madrid : Tecnos, 1959, 1972. Pág. 382

En este caso, nuestro interés se centra en la congestión y en sus efectos en el desarrollo de la ciudad contemporánea, en tanto que el texto *Delirious New York*, de manera similar, actúa como un documento que describe una transformación intencionada y excepcional de un territorio reducido culturalmente a unas cuantas disposiciones productivas. Koolhaas le dio una singular perspectiva al “babel urbano”, como parte de unos principios de actuación que interpretan ciertos códigos sociales y culturales nostálgicos, ya sea por la realización de edificaciones o infraestructuras como fragmentos históricos o acontecimientos relevantes que son revitalizadas en el presente por medio de iniciativas artificiales, como decorados, ambientes reconstruidos o tramoyas que efectúan una representación urbana y que fueron significativamente manejadas en un pasado remoto o en otro país. De manera opuesta, las construcciones con su epidermis formal o con preferencia por el estilo de ciertas culturas, que se realizan en tanto que son recompensadas con las formas del pasado, sostiene a la vez acciones especulativas de una marcada irracionalidad que se sustentan como una tradición y una tendencia general en la ciudad de los rascacielos, en donde determinadas posiciones teóricas, fundamentadas desde la fundación de la ciudad, se convirtieron en una ideología operativa relacionada con la sociedad, ya que el suelo, la construcción, la técnica y el consumo llevaron a justificar las formas y las funciones extremas a las que se ha llegado, cuando se pretende componer la ciudad y sus estructuras en un contexto dubitativo y desconectado con la historia.

Así, el uso de metáforas culturales o de expresiones directas por parte de Koolhaas, para reorientar y recomponer la historia del tejido urbano de la ciudad de New York, que son utilizadas para explicar la reproducción, el intercambio, el consumo o cualquier otra condición de la producción de la ciudad, implica desplazar su contenido hacia lo que contienen y como han sido representadas las formas arquitectónicas. Esta reflexión se simboliza mediante metáforas que no explican lo suficiente el “cisma vertical”, no alcanzan a abarcar las iniciativas de realización

urbana, como la “montaña”, la “gran lobotomía”, la “Venecia muy modernizada”, entre otras, porque reflejan tanto la incertidumbre de Koolhaas hacia el fenómeno de la congestión, como el fenómeno en sí mismo que no ha sido lo suficientemente explicado. Con ello vemos que el uso de analogías no profundiza adecuadamente para explicar el fenómeno de la crisis de la sociedad, la alienación del individuo y el fraccionamiento de las formas.

Existe una metáfora: la “montaña” de Ferriss. Existen una serie de estrategias: la “gran lobotomía”, el “cisma vertical”, unos cálculos inmobiliarios que se han orientado, desde la década de 1920, a demostrar lo imposible. Y existe una industria de la edificación que está especializada en construir todo ello. Finalmente, existe la doctrina del manhattanismo: la creación de congestión a todos los niveles posibles. [...] Entre los arquitectos participantes, Corbett y Hood -los dos más famosos y los únicos teóricos- proponen versiones retroactivas de proyectos anteriores abortados. Corbett encuentra finalmente una oportunidad para imponer su metáfora “tráfico-isla” de 1923, que pretendía remediar la congestión transformando Manhattan en una “Venecia muy modernizada”. Los dibujos de Ferriss sólo definen con precisión los elementos venecianos de la propuesta de Corbett: un “puente de los suspiros” sobrevuela la calle 49; y unas columnatas como las de San Marcos y un río de brillantes limusinas negras monopolizan la atención. El resto de los contornos de la propuesta desaparecen en una neblina de partículas de carboncillo. El Rockefeller Center de Corbett, situado en un mar Adriático sintético en medio de la ciudad, cumple una promesa subconsciente formulada ya en aquellos Canales de Venecia de Dreamland<sup>634</sup>.

Se puede pensar que el uso de este lenguaje codificado, así como el de expresiones de ficción para comparar las deformidades urbanas, es una síntesis de la realidad que no es abarcable por su extrema complejidad, la cual comprende todo lo que ha sucedido en la ciudad desde sus inicios, y que es analizada por Koolhaas como si se tratara de capas

<sup>634</sup> (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 184

geológicas de un terreno, una estratigrafía en la que se pretende describir la composición y la estructura del sustrato urbano. Pero lo que plantea Koolhaas no es nuevo, ya que, desde el nacimiento de la ciudad industrial, se ha tratado de explicar la evolución de la urbe, para lo cual no han faltado las alegorías y una amplia afluencia verbal, así como una oleada de ideas y descripciones que tratan de describir el fenómeno que sucede ante los ojos de las personas y que manifiesta, de alguna manera, el nacimiento de la ciudad.

Entre los ejemplos del uso de estas herramientas lingüísticas, se encuentra la descripción de Patrick Geddes, en su libro *Cities in Evolution*, de la ciudad de Londres hacia 1915 :

Este pulpo de Londres, o mejor dicho este pólipo, es algo sumamente curioso, un vasto desarrollo irregular sin paralelo anterior en este mundo; y quizás a lo que más se parece es a los desarrollos de un gran arrecife de coral. Como éste, tiene un esqueleto pétreo y pólipos vivos; llamémoslo, por tanto, “arrecife humano”, si no les disgusta. Crece hacia adelante, débilmente al principio, los matices pálidos difundiéndose más y con más rapidez que los otros, pero siendo seguido sin descanso en todos los puntos por los matices más oscuros de la población más densa. En el interior se halla una zona sombría y congestionada, cuyo centro pulsátil cotidiano nos exige que busquemos, empero, una nueva comparación con algo más elevado que la vida coralina<sup>635</sup>.

De esta manera, las metáforas del lenguaje contemporáneo dan la idea de que la posición del crítico o el historiador es liberar el urbanismo de las ataduras de los procesos históricos y de las manipulaciones de los gobernantes y los planificadores que han convertido la urbe en un depósito de sus acciones personales o han mantenido criterios operativos desfavorables, bajo la excusa del progreso y la modernización de la ciudad como un bien colectivo. Así, la descripción con escepticismo de los

fenómenos urbanos sirve para indicar qué elementos no están en armonía con los demás intereses de la organización, ya que estos serán susceptibles de modificarse a medida que se introduzcan los intereses absolutos de la comunidad por intermedio del carácter monopólico del capitalismo y las disposiciones de la estructura de producción del espacio construido que han tomado el control de la ciudad.

La explotación de la imagen de la ciudad y su banalización es el resultado de la insensibilidad, el conflicto y la minimización de las necesidades de los habitantes, debido principalmente a los acondicionamientos psicosociales y autorreferenciales de la población urbana y al acomodo ético a la que esta se somete. Estas diversas variables de índole conceptual, psíquica y material que cohabitan en la ciudad congestionada forman parte de un compromiso social contemporáneo, que se entienden como el llamado hacia un bienestar de la sociedad que puede ser puesto en duda tanto conceptual como metodológicamente, y que cuando surgen las inclinaciones reformadoras del orden establecido por haberse delegado las responsabilidades urbanas al sistema financiero y económico, donde esta cuestiona y ridiculiza los valores sociales y culturales de la ciudad, que de manera contradictoria, estos procedimientos no están en contacto con la realidad urbana y sus habitantes, como tampoco es menester de ellos el interés en dichos procedimientos, ya que lo que interesa es el resultado del intercambio de activos, informaciones, servicios, etc. que se realizan habitualmente de manera irracional.

Estas contradicciones y dicotomías de los valores sociales entregados al sistema financiero, ocurren porque la naturaleza humana o social es un obstáculo en el desarrollo de la ciudad, y una parte importante en la crisis de las urbes, en que el nuevo tipo de sociedades emergentes por su inestabilidad, ambigüedad y conflicto permanente, extienden los fenómenos de segregación, exclusión, consumo y pertenencia, más aún ahora que cuando se habían superado los trances ideológicos que aquejaban el avance de las naciones, ya que se suponía que la modernidad

---

<sup>635</sup> (296) **Patrick Geddes, Sir.** *Cities in evolution : an introduction to the town planning movement and to the study of civics.* [trad.] E. L. Revol. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1915, 1960. Pág. 45

había dado fin a las problemáticas de la sociedad en su conjunto, pero la realidad es que se ahondó más las diferencias en magnitud e intensidad a pesar de los modelos y los procedimientos de intervención políticos y sociales puestos a disposición. Aunque la confusión en el seno de la colectividad y su falta de autenticidad es lo que impulsa la crítica hacia el entorno de las urbes, es en las artes donde se manifiesta más el deterioro de la sociedad urbana. En *Delirious New York* se hace énfasis al deterioro de las artes y a su manipulación histórica por parte de los particulares, quienes, con la libertad otorgada por el sistema, crean nuevos discursos con las formas del pasado, tergiversando profundamente su identidad y el mensaje cultural que encierran. Así, por medio de las técnicas, que son procedimientos científicos o también procedimientos artísticos, se edifica una configuración atemporal, un armazón tanto físico como conceptual que no posee tiempo ni lugar, en el que esta solo sustenta las actividades o una lectura aproximada de la sociedad de manera provisional, y estas descripciones ordenadas de formalismos vacíos poseen éxito instantáneo en la sociedad, configurando una realidad, por más precario o inestable que sea el mensaje que estas ostenten. Así pues, la estructuras generales de las edificaciones o si se quiere de las sociedades, son como el *collage*<sup>636</sup>, técnicas constructivas y de comunicación social que asumen la dimensión cultural, ambas falsean, recomponen y fragmentan la “realidad” porque cada una da respuesta a fenómenos complejos, “sostienen” intereses más allá de su presencia y de su capacidad de decisión porque no poseen límites formales y económicos, solo restringen la experiencia cultural de la sociedad, ya que la eficacia del producto radica en la novedad que representa una ganancia material y

<sup>636</sup> El lenguaje del collage, como de cualquier otro procedimiento que materialice y represente el espacio en la modernidad, es un sinónimo de los tiempos, de las ilusiones y las realidades donde se representa la sociedad urbana, también por medio de esta técnica, de los materiales y las composiciones, es factible realizar un sinnúmero de interrelaciones entre los diversos componentes que construyen la cultura arquitectónico-urbanística, mediante acciones racionales o subjetivas que identifican el caos de la ciudad, las deficiencias de sus sistemas, la ambigüedad de sus propuestas y las posibilidades de composición. El texto *Arte Moderno en la cultura de lo cotidiano* identifica algunas de estas posiciones del collage “¿Puede acaso la invención por Manet y Baudelaire de poderosos modelos de modernidad separarse de la imagen seductora y

en intenciones políticas, siendo estas organizaciones que dominan la realización de la ciudad solo operaciones y no fines en sí mismas.

Un ejemplo de ello es el entorno artificial y las formas vacías de los tres grandes parques emblemáticos en Coney Island, New York (fig. 364-366), uno de ellos, Luna Park, creado por Frederic Thompson and Elmer “Skip” Dundy en 1903, es un espacio que es retomado por Koolhaas para hacer una descripción del fenómeno de la falsa urbanización de los parques de atracciones, pero significativo a nivel social y económico, como parte del fenómeno cultural de la Modernidad, que para Koolhaas se sustenta desde esa época en el diálogo ambivalente de una posmodernidad ya latente hacia el proyecto de la metrópoli,

como un lugar donde se concibe la formación de la nueva sociedad entre la innovación y la experimentación, y se plasma con eficiencia la práctica de la ciencia moderna.

Estamos en 1903. El orgullo de Thompson es la silueta del Luna, "un conjunto de torres y pináculos blancos como la nieve, recordados contra el firmamento azul [que] resulta maravillosamente placentero para unos ojos profundamente cansados del ladrillo, el mortero y la piedra de la gran ciudad". Antes de Thompson, las torres singulares han funcionado a menudo en las ferias como solitarios *puntos culminantes* de unos elaborados conjuntos *beaux arts*, unos signos de admiración dentro de unos diseños globales cuidadosamente coordinados, que obtenían su dignidad y su impacto de su singularidad. Thompson ha comprimido en los 38

nauseabunda que la ciudad capitalista parecía estar creándose para sí misma? Y, parejamente, ¿puede el descubrimiento impresionista de la pintura como un campo de juego sensual, particularizado y difuso imaginarse separado de los nuevos espacios de placer comercial que los pintores raramente han abandonado, espacios cuyas diversiones organizadas eran siempre concebidas conforme a modelos análogos? La identificación con las prácticas sociales de la diversión de masas – acríticamente reproducidas, caricaturizadas o transformadas en abstractas Arcadias- aparece como una constante duradera en los inicios del arte moderno. Los restos de aquel mundo hacen su aparición en el collage cubista y dadaísta.” (221) **Crow, Thomas E.** *Modern art in the common culture*. [trad.] Joaquín Chamorro Mielke. Madrid : Akal., Arte contemporáneo, 1996, 2002. Vol. 10. Pág. 12



Fig. 364. Escena general en el parque de atracciones de Dreamland, hacia 1900



Fig. 365. Cartel publicitario del gran carnaval del agua en Coney Island



Fig. 366. Luna Park fue el segundo mayor parque de atracciones en Coney Island, que cerró en 1944

acres [más de 15 ha] de su parque una infraestructura que hace de él, centímetro a centímetro, el fragmento *más moderno* del mundo. Las infraestructuras y la red de comunicaciones del Luna son más complejas, elaboradas y sofisticadas, y consumen más energía, que las de la mayoría de las ciudades norteamericanas coetáneas.<sup>637</sup>

Así, la escritura y las ilustraciones de *Delirious New York* actúan como médium del sistema imperante y del intercambio de signos con carácter cualificador, que, evalúa de manera permanente las formas que adquiere la ciudad y la sociedad. Esta recomposición de la ciudad mediante la banalización de la simbología de las urbes decantadas y consolidadas por la historia, donde aparecen el desarrollo de estrategias mediante la metáfora del parque de atracciones y por medio de la configuración forzada y falsa de sus representaciones arquitectónicas, posee una estrecha relación entre producción, innovación y aceptación de las dimensiones urbanas y tecnológicas vigentes en la ciudad emergente y subordinada a las prácticas comerciales, en paralelo con el pequeño centro urbano de

las diversiones. Una ciudad moderna y capitalista donde las expectativas culturales y su respuesta están en paralelo con la ciudad de la fantasía y el entretenimiento, y que no se sabe bien quien sirve de inspiración, ya sea tanto a la una como a la otra o viceversa.

Esta analogía entre el parque mecánico y la ciudad es señal del debilitamiento de las estructuras que le daban cohesión a la ciudad, ya sea desde su parte urbana, social y política, ya que las ideologías han perdido parte de su credibilidad al tratar de apoyar los sistemas positivos y materiales que ahora más que nunca se encuentran en desequilibrio y en desorganización, no encontrando puntos de contacto o sistemas de organización definidos y permanentes en la ciudad contemporánea. Ya en los años 70, se reconocían este tipo de deficiencias endémicas en las grandes metrópolis, de la crisis del modelo ciudad-sociedad, como un tipo de actuación en donde se yuxtaponían numerosos procesos que interactuaba de manera diferente con la linealidad histórica del progreso y el concepto que se poseía del tradicional espacio productivo. Los análisis, textos o documentos que hablaban de la ciudad, estaban dirigidos

<sup>637</sup> (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un mani-fiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 41



a una diversidad de profesionales, además de los relacionados con la arquitectura, ya que los estudios y los registros de las iniciativas humanas, por vías de la sociología, la filosofía y la antropología tienen un peso fundamental en el desarrollo de la ciudad. Estas iniciativas complementarias ampliaron su campo de acción, con lo que modificaron las iniciativas de las artes que, observadas desde la arquitectura, aumentaron el desarrollo y la experiencia cultural de los objetos y de las formas, adquiriendo una relevancia mayor, como la de implantar un conocimiento previo, una posesión y control más efectivo de los medios, entre los que se encuentra los físicos, de la producción y la cultura, en tanto que su lectura corresponde a un uso pleno de la comunicación de masas.

Esta forma de entender la realidad de la ciudad por medio de una mezcla iconográfica del lenguaje y la imagen, presupone una madurez cultural de la sociedad urbana, en la que se mezcla la sabiduría popular, la libertad de expresión y el conocimiento de los diversos movimientos artísticos, en cuanto a que la significación y las manifestaciones de las obras de arte están en sintonía con los procesos que se suceden en el entorno de las ciudades y a su función social. De una manera distinta, la lectura que hace R. Koolhaas de la ciudad se realiza por una alteración de los códigos históricos dispuestos, donde no se reconoce ni se aceptan las condiciones, ni las creencias ni las formas de expresión que logran dar respuesta a las diversas fuerzas que participan del control y la gestión de la ciudad, En este caso se hace reiteradamente un balance de la urbe bajo la incredulidad de la posmodernidad <sup>638</sup>, enfatizando en lo temporal, lo circunstancial y lo contingente en la creación del espacio urbano y sus variaciones morales, por ser un reconocimiento del provecho y de la ventaja de las múltiples experiencias que se suceden entre instituciones e individuos que habitan la ciudad moderna, y que se hace necesaria

---

<sup>638</sup> El estado de insatisfacción de la era posmoderna ha llevado a ser permisible con todas las formas que representen la cultura, en este caso, a su estado fragmentario y a la pérdida de significado de los hechos, tal como lo refiere el documento Posmodernismo, sobre la pérdida de capacidades cognitivas de la sociedad. “Si es cierto que el sujeto ha perdido su capacidad activa para extender sus pretensiones y sus retenciones a través de la multiplicidad temporal y para organizar su pasado y su futuro en una experiencia coherente, sería difícil esperar que la producción cultural de tal sujeto arroja otro resultado que las «colecciones de fragmentos» y la práctica fortuita de lo

para aumentar el carácter de transformación y de competitividad que identifica a la ciudad contemporánea .

Así, el relativismo o la ambigüedad del medio urbano en general, descrito en *Delirious New York*, es un hecho irrefutable de la cultura utilitarista, en la que se suceden de manera incontrolada una serie de múltiples variaciones, discontinuidades e inestabilidades del espacio que afectan al colectivo civil, pues su comportamiento y tolerancia hacia el caos urbano ya consolidado, así como hacia las conversiones en las costumbres sociales y la aceptación de lo indefinido de los juicios éticos, la convierten en un instrumento de su entorno. Esto es debido a una alienación constante, a la incertidumbre y la ambivalencia de la sociedad ante la búsqueda del poder adquisitivo, en cuanto se niega cualquier sistema que controle sus acciones, ya que esto facilita el crecimiento y la creación sin límites, y predispone al individuo en sociedad a un juego cultural adecuado para la formación y replicación de nuevos modelos físicos, ya sean estos grandes espacios colectivos, la elaboración de formas inusuales y la remoción y cambio de obras civiles de gran magnitud, etc. que hacen parte de la ideología de la congestión.

Los códigos de la nueva sociedad urbana y su cultura del éxito están plasmados en el texto *Delirious New York*, ejemplarizados como una serie de nuevos objetos que prevalecen sobre lo existente, al ser contruidos sobre las nuevas tradiciones y suplantando de manera agresiva el pasado. Estas transformaciones continuas de las estructuras poseen una lógica formal, sin que ello sea un arraigo efectivo o posean una doctrina determinada en el nuevo mundo, simplemente suceden sin que se asuma como una tradición cultural, sino como una práctica económica

heterogéneo, lo fragmentario y lo aleatorio. En cualquier caso, tales son precisamente algunos de los términos privilegiados para el análisis de la producción cultural posmodernista (términos defendidos incluso por sus apologistas). Pero todo esto son rasgos negativos; las formulaciones fundamentales llevan nombres como textualidad, écriture o escritura esquizofrénica...” (477) **Jameson, Frederic**. Postmodernism or the Cultural Logic of Late Capitalism. [trad.] José Luis Pardo Torío. Barcelona : Paidós, 1991. Pág. 61 - 62

ligada al ideario de progreso. Esto también sucede porque, en estas sociedades y en especial en la norteamericana, no hay distinciones efectivas entre los individuos y cualquier propuesta puede llegar a ser efectiva, prevaleciendo más una voluntad de crecimiento que un dogma especulativo y racional.

Así, las representaciones arquitectónicas y urbanas, tanto antiguas como recientes, que poseía la ciudad desaparecieron sin que mediara ningún sistema o medio para que estos inmuebles o áreas urbanas tuvieran la posibilidad de consolidarse y pudieran comprobar su viabilidad colectiva y pedagógica, ya que el intercambio formativo del tejido que hacen las ciudades y las formas resultantes fueron suplantadas por otras representaciones que significaban la novedad. Esto también ocurrió en el núcleo de la ciudad histórica y en sus áreas residenciales, en su funcionamiento y en su distribución interna, los cuales sufrieron drásticos cambios, originados por un pragmatismo adaptable a las preexistencias socioculturales de ese momento. Por su parte, la vivienda se transformó reduciendo su tamaño o desapareciendo casi en su totalidad - desde las partes que componían la casa individual a la torre de apartamentos, de la organización tradicional de la residencia del siglo XIX a su reconversión formal y funcional en el hotel o el club en altura - como uno de los principales componentes arquitectónicos y urbanos, de clara vocación simbólica, en los nuevos hábitos de la sociedad de las grandes ciudades de Norteamérica.

La masificación es la mayor virtud del consumo urbano, así como la manera de solventar las necesidades funcionales y psicológicas de los habitantes. Esto equivale a la distensión de los estados mentales de los residentes de la ciudad, que se ven sometidos a una fuerte presión de producción y competitividad, pues, con su emancipación supera los abusos de los gobiernos autoritarios, para caer en otras formas de domina-

ción. También, al revelarse que la igualdad y la libertad son parte indispensable de la vida en sociedad, estas disminuyen o desaparecen para dar paso a la esclavitud bajo los mecanismos de supervivencia que crea la ciudad.

Así, los ciudadanos metropolitanos, en sus necesidades reales, como habitar y proveerse de condiciones adecuadas para vivir, fueron superados por posiciones ideológicas opuestas, como aquellas que pueden generarse cuando no se plantean propuestas de organización y planeamiento a corto y mediano plazo. Estas estaban basadas en una renovación acelerada de las estructuras, sin que hubiera necesidad de ello, a cambio se efectuaron iniciativas de organización ficticias y excluyentes, como el consumo superfluo, la incapacidad para manejar la superproducción y una filosofía utilitarista del medio. Según Koolhaas, estas situaciones llevaron a los grupos sociales en conflicto a adoptar estrategias inusuales para la flexibilización de sus intereses, e implementar nuevos modelos de convivencia y residencia en los habitantes urbanos, que se manejan bajo una serie de lógicas que no corresponden con el contenido normal de las necesidades primarias, pues no hay un consenso técnico-operativo coherente, sino una situación en la que los edificios o las obras urbanas se manejan manipulando la técnica escondida en revestimientos históricos y controlando las preexistencias culturales para su beneficio, pero sin compartir ninguno de sus contenidos, por lo cual la arquitectura se convierte en una ironía y en un juego de poderes económicos:

Mediante una extraña fecundación cruzada de retórica mal entendida, el pragmatismo norteamericano y el idealismo europeo han intercambiado su idiosincrasia: los filisteos materialistas de New York habían inventado y construido un territorio onírico dedicado a la búsqueda de la fantasía, de la emoción sintética y del placer, cuya configuración definitiva era tan imprevisible como incontrolable<sup>639</sup>.

---

637 (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 269.

De esta manera, la congestión, como dogma del diseño y la construcción, se realiza de manera amplia y certera, porque no existen condiciones que le puedan reevaluar o contradecir, lo cual la convierte en un sistema que garantiza el método científico y en un procedimiento coherente que realiza actuaciones de planeamiento y construcción optimizando los recursos disponibles, sin que medien situaciones históricas o emblemáticas que alteren los principios de su operación. Entonces, la congestión se convierte en una ideología que modifica el comportamiento de la sociedad, de tal manera que esta, aunque no esté dispuesta a cambiar, se altera críticamente por efectos de la racionalidad de los engranajes propios del mercantilismo del espacio que maneja la congestión, como del uso instrumental de la densidad, la utilización de materiales estandarizados o el uso de repertorios culturales anodinos o de amplia aceptación comercial, entre otros. De esta forma, la congestión a la vez que pierde parte de su naturaleza esencial, que es la dependencia de los mecanismos operativos de la forma y la función, como del manejo de los materiales tradicionales que son propios de los contextos que han sido formalizados históricamente, también adquiere una ganancia al asumir con flexibilidad los nuevos fenómenos urbanos que se integran de manera inesperada en la realización de la ciudad, como las nuevas tecnologías, los procesos constructivos más expeditos y los drásticos cambios en las estructuras socioculturales por el dinamismo que ha adquirido la metrópoli.

En el texto *Arquitectura ideología y ciencia*, se hace referencia a este proceso ideológico de la congestión y a su inevitable pérdida de contexto en las ciudades a medida que estas crecen:

Se producen así dos tipos de efectos sucesivos: concentración y expansión. Los primeros efectos de este proceso se reflejan en una congestión de los tejidos existentes, una saturación progresiva y una desnaturalización de sus características originales. No se trata, en el fondo, de una transformación espacial verdadera, sino de la modificación del uso de los espacios existentes: la

transformación afecta en este caso exclusivamente a los usos precedentes degradándolos. Esto determina, en primera instancia, más cambios políticos y sociales que espaciales: se forma un proletariado urbano y su organización<sup>640</sup>

Si bien esta transformación de la estructura urbana proviene del cambio en los avances de la producción que se originaron a partir de la superación material del entorno durante la Revolución industrial, el sistema de la congestión creado por estas condiciones no varió, sino que se expandió hacia los demás sectores de la vida económica de las urbes, perfeccionándose sobre las potencialidades que ofrecía el suelo urbano y produciendo una nueva forma de educación urbana para los pobladores de la ciudad, como es el conocimiento de sí mismo y el de las formas que le rodea. De esta manera, se llega a dominar las diversas interacciones que se suceden en el proceso de crear ciudad, confrontando las decisiones que se aplican a los diversos modelos creados e identificados durante el proceso de modificación del territorio por parte de sus habitantes, en el cual el conocimiento acumulado que forma parte de la cultura metropolitana domina la complejidad entre sociedad, cultura y ciudad. Así, la ideología de la congestión somete lo que está dentro del saber y rechaza lo intuitivo y lo instintivo, debido a las condiciones impuestas por el progreso material de la sociedad moderna, poniendo la congestión y los recursos de la ciencia a su disposición para su provecho económico.

De esta manera, las dificultades que exteriorizan la proyección de la arquitectura y la ciudad se presentan al momento de construir en dimensión y en altura, que es igual a disponer de la congestión o de los principios racionales de las fuerzas económicas y el conocimiento científico, estas restricciones que son connaturales en la ciudad se deben a su planteamiento parcial y al empirismo de las soluciones que reestructuran la forma y las funciones de la ciudad de manera constante, una de sus primeras causas son los descubrimientos científicos y técnicos que,

<sup>640</sup> (478) **Battisti, Emilio.** *Architettura ideologia e scienza*. [trad.] Salvador Pérez Arroyo. Madrid : H. Blume, 1975, 1980. Pág. 238

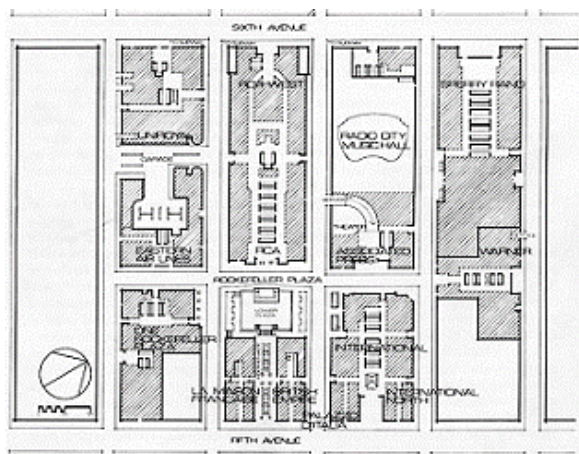


Fig. 367. Plano urbano del *Rockefeller Center*. Hood, Godley & Foulhoux; Reinhard & Hofmeister; Corbett, Harrison & Mac Murray, 1931-1933



Fig.368.Vista del RCA Building, *Associated Architects*, 1933



Fig. 369. Imagen del *Rockefeller Center* como el mayor replanteamiento del rascacielos entre guerras y de una nueva visión de planeamiento urbano con la replanificación del "super-bloque"

en una primera etapa, fatigaban y oprimían a la sociedad, porque la técnica dispuesta estaba para someter a la población a intereses y a necesidades prácticas.<sup>641</sup> Esto fue superado históricamente por la adaptabilidad y el conocimiento, como también por la madurez que adquirió la sociedad al disciplinar su experiencia a través de la creación del espacio, debido, en parte, a la relación que entablaron los procesos de cooperación y de combinación del trabajo artesanal con las formas específicas de la producción capitalista.

<sup>641</sup> La subjetivación, la personalización y la mecanización del mundo contemporáneo llevan incorporadas en su esencia ideológica la técnica, así sus productos y realizaciones, como las actuaciones de la que esta es responsable en las formas resultantes de las sociedades industriales avanzadas, proceden de las limitaciones y finalidades que se conocen del entorno sensible, del arte y de la ciencia, debido al manejo del régimen mecánico. L. Mumford nos da a conocer estas condiciones de la técnica en su libro *Arte y Técnica* "A partir del siglo dieciséis, el hombre adoptó más y más la máquina como patrón. Pese a contricciones sentimentales de diversa índole, contricciones expresadas en el movimiento romántico, en el nacionalismo en la reactivación de la teología cristiana, el hombre de Occidente ha tratado de vivir en un mundo no histórico e impersonal, un mundo de materia y movimiento, un mundo sin valores salvo el valor de las cantidades, un mundo de sucesiones causales y no de finalidades humanas. Aun cuando agregó profundidad a su vida mediante la exploración del alma humana, como

Un ejemplo de ello lo encontramos en uno de los conjuntos representativos de la ideología de la congestión, tanto de la arquitectura como del diseño urbano, como es el *Rockefeller Center* en la ciudad de New York, construido entre los años 1931 a 1939 (fig. 367-369)<sup>642</sup>. Sus contenidos de densidad, técnica, especulación, racionalidad y especialización se convierten en sistemas que deben garantizar su apropiación económica, ya sea por el tamaño de las edificaciones y por asumir una nueva forma

sin lugar a dudas lo han hecho en psicología Sigmund Freud y sus discípulos, usó el conocimiento así descubierto sólo para continuar el proceso natural de autodevaluación. En un mundo de tales características, la vida espiritual del hombre se limita a esa parte que directa o indirectamente sirve a la ciencia y a la técnica; todos los demás intereses y actividades de la persona se suprimen como "no objetivos", emocionales y por consecuencia irreales." (256) **Mumford, Lewis.** *Art and technics*. [trad.] Luis Fabricant. Buenos Aires : Nueva Visión, 1952, 1968. Pág. 18

<sup>642</sup> Gran parte de la importancia del Rockefeller Center se debe a su realización como "Conjunto urbano", ya que esta forma de gestionar y realizar ciudad se presenta de manera inédita porque se combinan una serie de volúmenes arquitectónicos entre lo privado y lo público, que contradicen los principios especulativos del uso del suelo y su aplicación directa, donde dicha condición se asumen con características administrativas y de beneficio social en un espacio urbano y en una organización territorial

en la ciudad, el de “conjunto urbano”, que logra por su gestión y diseño esta singular organización espacial privada, convirtiéndose en un entorno de carácter público mediante plazas, senderos peatonales, pasillos de uso común y parque elevado, entre otros sistemas, que cumplen en la ordenación de este conjunto un papel ambiguo, tanto en la disposición de la estructura arquitectónica como urbana en la ciudad de la aglomeración y la congestión. El conjunto se componía originalmente de 14 edificios, que al día de hoy son 19 con las edificaciones realizadas en los años 60 y 70.

Son muchas las observaciones de tipo formal o histórico que se ha hecho de este conjunto arquitectónico<sup>643</sup>, en tanto que se modifica sensiblemente tanto la manera de ocupar el territorio como el uso de tipologías de organización y distribución. Entre los prototipos recreados en este conjunto urbano se encuentra el rascacielos en su versión definitiva, el cual surgió del desarrollo progresivo del edificio en altura, en tanto que los sistemas congestionados técnicos, poblacionales y especulativos forzaron la creación del tipo de “torre” cuadrada, en este caso de forma

alisada con iluminación y ventilación por todos sus lados, que se convirtió en el modelo estándar al que se quería llegar en la construcción en vertical, cuando esta se encuentra inserta especulativamente en la manzana, generando culatas y fachadas posteriores, y condicionando el frente de la edificación a ser un plano sin interacción con la totalidad del volumen. El *Rockefeller Center* supera las condiciones de la manzana y de la disposición de los inmuebles, creando volúmenes de aspecto laminar o rectangular, más idóneo para la compra, la venta o el arrendamiento de las oficinas, con una disposición más adecuada hacia una serie de espacios urbanos que mejoran las condiciones de reproducción del espacio cerrado de la manzana típica de la ciudad.

Así mismo, estas nuevas condiciones del tejido urbano parecen abstraer en retrospectiva la historia de la ciudad, aunque su origen no sea precisamente este, ya que el conjunto es opuesto a la disposición general de la urbe tradicional, en donde no existe una parcelación típica de las manzanas, ya que estas construcciones se disponen transversalmente al contexto para crear un “conjunto urbano eficiente” en términos del reconocimiento financiero de los valores ambientales y de asolación, pero bajo

---

que no estaba preparada para ello, contradiciendo muchas de las normas sociales, administrativas y jurídicas vigentes. En este caso debe haber necesariamente una cesión del capital privado a la ciudad para que esta agrupación de características multifuncionales se desarrollara y pudiera haber una interrelación entre las diversas masas que lo componen. En el texto *New York City* se hace referencia a esta particular situación. “Para eludir una ley municipal en virtud del cual los bienes utilizados como vía pública finalmente pertenece a la ciudad, pequeñas placas de bronce se establecen en el pavimento del Centro en varios puntos, con la inscripción “línea de la Propiedad de los Síndicos de la Universidad de Columbia, este cruce sólo es posible mediante un permiso, y que este permiso es revocable a voluntad”. Con el mismo fin, Columbia debe cerrar la calle privada, del Rockefeller Plaza, durante doce horas entre el amanecer y el atardecer un día de julio de cada año para demostrar que la calle no es de propiedad pública. (479) **Reynolds, Donald M.** *The Architecture of New York City : histories and views of important structures, sites, and symbols.* New York : Macmillan, 1984. Pág. 251

<sup>643</sup> Son muchas las interpretaciones que ha recibido esta agrupación por el carácter aislado e individualista de cada una de sus construcciones, o por lo que ellas significan en la cultura contemporánea, un ejemplo lo expone G. Giedion cuando retoma el Rockefeller Center desde varios puntos de vista y en varias de sus publicaciones donde

describe y detalla a este “Centro ciudadano”. “Desde el punto de vista del estudioso de la economía nacional, puede ser que el Rockefeller center sea acabada expresión de alto capitalismo. Desde el punto de vista del urbanista, después de las románticas torres y de las estrechas callejuelas de Wall Street, es el primer complejo arquitectónico coordinado. Desde el punto de vista de la moderna concepción del espacio, las superficies de esas paredes inmensas se convierten en decisivos elementos formales. Según se describe en el *New York City Guide*, “los colosales frentes Norte y Sur, con su masa casi ininterrumpida y su extraordinaria estrechez han ganado para el Rockefeller Center el nombre de la placa con que suele designárselo”. Esta placa, para servirnos de la designación popular tan apropiada para nuestra concepción, se lanza desde el suelo - sobre la base de su lado más estrecho - como un potente rectángulo. (...) Raymond Hood, el arquitecto principal, explicó el proyecto con estas palabras: En el centro se agrupan los ascensores y las instalaciones de servicio, rodeadas en cada piso por unos 8 metros de espacio útil iluminado, el máximo, como nos lo enseña la experiencia, si queremos que todos los ambientes cuenten con luz y aire suficientes”. (480) **Giedion, Siegfried.** *Architektur und Gemeinschaft (Arquitectura y comunidad).* [trad.] José María Coco Ferraris. Buenos Aires : Nueva Visión, 1956, 1957. Pág. 66

la competencia técnica y científica que le asegure el buscado provecho económico.

De esta manera, ya no son la manzana y sus lotes que miran a las avenidas que la rodean los que ordenan y emplazan la organización del contexto, sino que, en el caso del *Rockefeller Center*, es la orientación de las edificaciones la que desempeña esta función. La ciudad de New York se encuentra conformada por una grilla muy cerrada cuyas las calles son estrechas y la paramentación de la manzana se establece como la única relación de las edificaciones emplazadas a su alrededor, que es consecuencia del temor a perder terreno para construir, constituyéndose en una de las práctica más extendidas a nivel de la cultura urbana estadounidense, ante la ausencia de un conocimiento real del espacio público o de los elementos que hacen referencia a la interacción social. En el *Rockefeller Center*, las relaciones de homogeneidad entre arquitectura y contexto se dan de manera diferente, pues rompen las estrechas relaciones que existían entre manzana, predio y edificio<sup>644</sup>, de manejar las construcciones de forma diferente con relación a su disposición en el solar, configurando unos diferentes tipos de ordenamiento que permitiesen instrumentar adecuadamente la ideología de la congestión.

El libro *Ciudad Americana*, de Dal Co y otros autores, no es ajeno a lo que simboliza el *Rockefeller Center*, y afirma que el conjunto, por su tamaño y novedad, constituía una referencia modélica de la nueva forma de constituir, diferente a la que tenía acostumbrada la ciudad de New York, que era una disposición urbana más libre, menos ajustada, en la que cabrían nuevos espacios que facilitarían el aire, la luz y el espacio público. Pero esto no se cumplió, y se convirtió en objeto permanente

<sup>644</sup> En el libro *Delirious New York*, Koolhaas define al Rockefeller Center como un “fragmento utópico”, debido a lo inusual de su configuración en el contexto de la ciudad norteamericana, ya que por regla general, la norma para crear ciudad es bajo unos presupuestos mercantiles entre el valor del suelo y la capacidad de este para expandir sus posibilidades de reproducción, donde el lote puede sobreponerse tantas veces sea posible sin perder ni un solo centímetro de terreno por medio de una edificación hasta sus máximas posibilidades. De igual manera Koolhaas llama este fenómeno de la reproducibilidad del lote del Rockefeller Center como permutación, que es la variación del orden en que un lote en la ciudad tradicionalmente se encuentra dispuesto, de llevar

de críticos entre los se encontraba Lewis Mumford y Frederick Lewis Allen, quienes, además, compartían los mismos puntos de vista. Por su parte Dal Co retoma las ideas de estos dos autores y expone los parámetros del efectismo, la cualificación y la científicidad, esgrimidos en su tiempo como virtudes de la congestión y por ende del *Rockefeller Center*, que es aprovechado por sus promotores para incorporar otros parámetros conceptuales como la imagen y la organización empresarial, así como una nueva forma de representación, mediante el volumen, la técnica y espacio colectivo. El conjunto empresarial será denostado por sus críticos como una oportunidad perdida, un lugar que había podido controlar las condiciones más extremas de la congestión, sin que por ello hubiera dejado de ser un centro cívico adecuado a la metrópoli, tal como lo expresa la siguiente cita.

El Rockefeller Center, pues, como modelo. Pero, al final de un artículo violentamente crítico, en el que la “ciudadela de la artificiosidad”, como es definido el centro, es leída como imagen de una *super-corporation* que explota, para sus fines especulativos, la deshumana concentración de la metrópoli, Allen<sup>645</sup> concluye también que la “gran ocasión perdida” del Rockefeller Center constituye una “media promesa” para el futuro de la ciudad. Los turistas de la *middle class* que siguen las visitas con guía del RCA Building, pueden ver en las instalaciones eficientistas y en las ordenaciones de la plaza un “Paraíso recuperado”; pero, al mismo tiempo, pueden tomar conciencia -concluye Allen- de que el aumento de la congestión urbana representada por la empresa del Rockefeller puede ser utilizada en el futuro como conquista de standards humanos de luz, verde y servicios, en una comunidad renovada<sup>646</sup>

su territorio tan lejos de lo natural como fuese humanamente posible. (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 11

<sup>645</sup> Frederick Lewis Allen, crítico, periodista y escritor del *New Yorker*, *Harper's Monthly Magazine* y otras publicaciones seriadadas.

<sup>646</sup> (331) **Ciucci, Giorgio, y otros.** *La città americana*. [trad.] Montserrat Alós y José Quetglas. Barcelona : Gustavo Gili , 1973, 1975. Pág. 489-491



Con el *Rockefeller Center* se da por primera vez una articulación completa entre el edificio y la producción del espacio como un fin de la congestión, pues la gran altura, como sinónimo de la densidad constructiva y poblacional, forma parte integrante de los espacios públicos y privados creados para dicho fin, que es la rentabilidad asociada a los valores de uso que puede adquirir el suelo, el desarrollo de infraestructuras y las dinámicas por la concurrencia de otros factores no previstos o circunstanciales que asumen nuevos bienes y servicios. Es importante anotar que el concepto de espacio público como referencia social y urbana no se suscribe de manera consciente al proceso de la congestión, en este sistema lo que cuenta en la cantidad o la capacidad de espacio para multiplicar las actividades sin cualificarlo, solo siendo importante la dimensión y la densidad que pueda adquirir y las relaciones productivas que pueda sostener entre la población y sus proyecciones, donde la colectividad no dependa de los recursos del espacio público, en que sus categorías se conviertan en inexistentes y no se generen falsas relaciones. Es importante destacar que estos métodos arquitectónicos y urbanos no están pensados desde el movimiento moderno europeo, sino desde la adaptabilidad del sistema norteamericano que obedece a una serie de resultados únicos, que son indivisibles de su identidad cultural y territorial, y que satisfacen los procesos particulares de una sociedad básicamente individualista en sus necesidades espaciales, ya sean estos a nivel residencial, de espacio público o de equipamientos, así como de las inevitables correspondencias existentes entre economía y sociedad.

Así, la congestión se prevé como una consecuencia de esta “naturaleza artificial” creada en concordancia con las leyes que se han establecido entre los individuos que coexisten en sociedad. En donde la arquitectura y la ciudad están indisolublemente ligadas a procesos externos que se corresponden con una serie de órdenes funcionales, cuya esencia es el abandono de la forma artística por la forma científica.

S. Giedion, en su libro *Espacio tiempo y arquitectura*, hace referencia al impacto que suscitó la realización del *Rockefeller Center* en el ámbito

de la ciudad en general, en tanto que sus críticos enfatizaron que sería un elemento más en la ya inmanejable congestión urbana que adolecía la ciudad de New York. Por su parte, Giedion expresa la necesidad de que prevalezca la estructuración congestionada del sistema urbano de los rascacielos y sus áreas como mecanismos complementarios. Así mismo, habla de las propiedades formales que podían poseer estas nuevas reestructuraciones en el conjunto de la urbe, observando que existe la necesidad de homogenizar las relaciones de ensamble y configuración de todas las estructuras que forman parte de la construcción de la metrópoli, por ser una tendencia general a nivel mundial la adopción de una nueva escala.

Cuando fue proyectada la construcción del “Centro Rockefeller” se hicieron, por parte de eminentes críticos, objeciones contra el aumento de la congestión que se produciría acto seguido como consecuencia de su ubicación en el propio centro de la ciudad. Para contrarrestar esta amenaza se formuló la propuesta de ensanchar la calle en 4,20 metros. Si así se hubiese realizado poco se habría conseguido. Lo que en realidad había que transformar era la total estructura de la ciudad<sup>647</sup>.

Le Corbusier posee otra visión del *Rockefeller Center*, más cercana y personal, orientada por la admiración técnica del conjunto, en su pulcritud y composición, a la cual se refiere en varias oportunidades en el texto *Cuando las catedrales eran blancas*, un memorándum de su visita a la ciudad de New York en 1935:

Un templo solemne, revestido de mármol sombrío y luciente de espejos claros montados en marcos de acero inoxidable. Silencio. Corredores y halls amplios; se abren puertas: son ascensores mudos que vomitan pasajeros. Ninguna ventana en ninguna parte... Paredes mudas. El aire acondicionado está por todas partes, puro, libre de polvo, a una temperatura constante<sup>648</sup>.

<sup>647</sup> (481) **Giedion, Sigfrid.** Space, time and architecture; the growth of a new tradition. [trad.] Isidro Puig Boada. Barcelona : Dossat , 1982. Pág. 783

<sup>648</sup> (357) **Corbusier, Le.** Quand les cathédrales étaient blanches. [trad.] Marta Llorente. Madrid : Ediciones Apóstrofe, 2007. Pág. 76

En este, como otros comentarios de similar naturaleza sobre las virtudes del conjunto urbano y arquitectónico del *Rockefeller Center*, Le Corbusier se esfuerza por convertirlo en una doctrina arquitectónica, cuyo objetivo es articular la técnica, la función y el lenguaje del diseño como si fueran mecanismos similares de un único ambiente social y representativo que, en los años 30, ya se encontraba consolidado en algunos grandes edificios en las ciudades Norteamericanas. Esta situación no era un hecho generalizado y distaba mucho de la realidad cultural tanto de Europa como de Estados Unidos, su ambiente físico se encontraba vinculado a procesos menos específicos y más ambiguos en lo económico y lo formal, condicionando la arquitectura a modelos que no implicaran ningún riesgo que profanara la cultura urbana, ni la inversión en la ciudad.

Así, el *Rockefeller Center* es considerado por Koolhaas como parte del pensamiento que subyace en la "ciudad radiante del movimiento moderno"<sup>649</sup>, un espacio donde se produce una cultura inédita, una ampliación y una superación de la arquitectura y de la ciudad en su estado crítico, donde se parafrasea inconscientemente a Le Corbusier<sup>650</sup> en su dogmatismo optimista sobre el futuro de la ciudad, a través de la experiencia acumulada y las nuevas reformulaciones del sustrato urbano a partir de la creación y la destrucción. Pero para ello se necesita de la congestión tal como la define Koolhaas, para que genere una situación completamente nueva en la que la congestión, se vuelva *misteriosamente positiva*, pero también para convertir el urbanismo como una nueva disciplina, una nueva cultura de lo "nuevo" y lo "puro"<sup>651</sup>, que como para Le Corbusier, estos procedimientos deben ser íntegros e intencionados por su ruptura radical. En ambos casos, se hace referencia a que la ciudad del nuevo mundo es cultura del progreso, del artificio,

del espíritu, etc., un campo de experimentación en donde había certezas y credibilidad con respecto a las acciones emprendidas desde mediados del siglo XIX. Le Corbusier y Koolhaas son testigos europeos de la urbe norteamericana que critican el desarrollo urbano de New York con similares argumentos, pues enfatizan las inestabilidades y las contradicciones de ese tejido sociocultural y las formas producidas, a pesar de que ambas opiniones se plantean con 40 años de diferencia.

Los dos autores mencionados tienen prejuicios hacia el contexto mecánico de la urbe newyorkina, a la que tratan de evaluar y definir tangencialmente a partir de las virtudes que puedan armonizar con su visión personal de la arquitectura, como la capacidad técnica, la industrialización a gran escala, las densidades eficientes, los procesos de producción, los métodos de organización, la gestión eficiente de la arquitectura, etc. Los demás aspectos, los que no entran en su clasificación de valores, son rechazados e ironizados, como es el caso del origen emergente de la sociedad, de su cultura, del arte, el tamaño, la forma, etc. Estos hechos, que siempre han sido habituales, como una realidad de ese contexto en el que los roles sociales han sido implantados, como casi todas las representaciones o los contenidos que deberían ser producto de la experiencia histórica, forman parte de la visión de futuro o del progreso norteamericano y que no se aplicaban al entorno europeo, mucho menos dentro de la formación liberal de estos arquitectos críticos con el reduccionismo social y cultural a que se ve sometida la ciudad, a su producción edilicia y sus manifestaciones contundentes en la búsqueda directa del beneficio, actuaciones que llenan de desconfianza el avance y el progreso de la ciudad moderna, debido en gran parte a las políticas impositivas que fragmentan la realización arquitectónica y urbanística. La reflexión para la construcción de la ciudad estaba condicionada por la

<sup>649</sup> (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 9

<sup>650</sup> Lo radiante se configura en Le Corbusier como una parte esencial del hombre al momento de crear una ciudad o un nuevo asentamiento, donde se renueven los aspectos más fundamentales de su naturaleza espiritual y material. "Es la hora de la arquitectura. Y no puede haber una nueva arquitectura si no hay un nuevo humanismo.

Nuevas ciudades reemplazan desde siempre, por períodos, a las ciudades antiguas. Pero hoy puede nacer la ciudad de los tiempos modernos, la ciudad feliz, la ciudad radiante." (357) **Corbusier, Le.** *Quand les cathédrales étaient blanches*. [trad.] Marta Llorente. Madrid : Ediciones Apóstrofe, 2007. Pág. 80

<sup>651</sup> (357) *Ibíd.* Pág. 98

creación artística o humanística bajo parámetros menos radicales o especulativos, ya que ellos, por convicción, trataban de expresar su admiración hacia los sugestivos y novedosos procesos de transformación o a las propuestas de renovación, sin que ello fuera en el entorno norteamericano un hecho adscrito a ninguna norma oficial o algún movimiento arquitectónico o que formara parte de una iniciativa social o de un objetivo común en la práctica de los arquitectos y urbanistas.

Un teórico intermedio entre Le Corbusier y Koolhaas sería Lewis Mumford, natural de la ciudad de New York, y quien se ha caracterizado por ejercer una crítica a la ciudad desde el punto de vista de la dimensión física que esta ha adquirido, anulando con ello la espiritualidad del habitante mediante espejismos y competencias sin sentido, un planteamiento en el que la congestión ocupa un espacio relevante en la rutina diaria de los residentes. Para Mumford, la técnica es uno de los métodos empleados por la congestión, y considera a estas formas de saturación como parte del régimen de las destrezas mecánicas, como una condición universal que ya es propia del contexto urbano, un ámbito “natural” de la metrópoli, que está presente en las múltiples dimensiones espaciales de los diversos modelos urbanos, en las manzanas, en las calles o en los edificios, en los que la altura es una consecuencia natural de este proceso, así como lo son también la dispersión de los usos y su adaptabilidad a un medio utilitarista. De esta forma, la técnica no se encuentra representada en los detalles constructivos, ni por medio de las consolas electrónicas, o por el falseamiento de la realidad como lo vislumbran tanto Le Corbusier como Koolhaas. Mumford dispone para la técnica de un criterio operativo, como una situación del entorno y de las propias experiencias del medio cultural que se acomoda y se adapta a su esencia, transformando el contexto general de la ciudad, su organización y sus medios de gestión, convirtiéndolo en un sustrato indivisible de la evolución de la ciudad; de esta manera, se refiere a la urbe bajo los términos de “ciudad biotécnica” o “ciudad de la era paleotécnica y neotécnica”, etc. pues los procedimientos técnicos forman parte integral de la realización lógico-formal de la urbe.

---

<sup>652</sup> (417) **Mumford, Lewis.** The culture of the cities. [trad.] Carlos María Reyles. 3. Buenos Aires : Emecé, 1945, 1959. Pág. 337

De esta manera, el *Rockefeller Center* es, en esencia, un conjunto de edificaciones técnicamente dispuestas como una solución natural dentro del entorno de la ciudad de New York, en donde se disponen los medios que son competentes para extender el ordenamiento espacial y urbano resuelto por sistemas mecánicos ya habituales como la circulación, la estructura y la construcción, cuyo objetivo económico es la ampliación de la congestión producida por estos mismos procedimientos. Mumford recuerda que el objetivo de la ciudad es la elaboración de rascacielos, y si estos se encuentran aislados se mejoran ciertas condiciones ambientales, en cuanto que los diversos planes por mejorar la disposición y localización de los mismos consisten en aumentar la densidad, sin que esto afecte más de lo que se encuentra el entorno ya aglomerado de la ciudad, disponiendo con ello de más mecanismos técnicos que evacuen, aislen o aumenten la capacidad del sistema, pero lo que hace, no importando lo que se proponga, es aumentar siempre la misma congestión, tal como lo refiere en la *Cultura de las Ciudades*.

Los rascacielos aislados, como el hermoso edificio McGraw-Hill [...], reciben suficiente aire y luz, si bien la quitan a sus vecinos y propenden a intensificar el tránsito local; pero aun en el Rockefeller Center el valor excesivo de la tierra frustró, por el hecho de querer aumentar la densidad de la población, la primera tentativa de llevar a la práctica un plan racional. Los ferrocarriles subterráneos, los túneles, las calles de dos pisos y las calles de tránsito rápido, lejos de impedir la congestión, sólo intensifican la necesidad económica de este plan; por lo tanto, el remedio sólo es temporario, aun cuando la carga impuesta sea permanente. <sup>652</sup>.

Le Corbusier, en cambio pretende que la virtud mecánica de la técnica anule todo lo dispuesto histórica y culturalmente, y se cambie a un nuevo estado social por vías de la objetividad del movimiento automático. El ambiente colectivo y la ciudad se configuran, a los ojos de los futuristas, como algo difuso, ambiguo, pequeño y lleno de traumas, cuya

construcción proviene de los siglos anteriores y que, según la ideología modernista, era necesario que se transformara, porque se consideraba que los aspectos físicos que predominaban en las ciudades eran el hacinamiento, la precariedad en la construcción, la baja altura, la falta de higiene, etc., lo cual había condicionado las orientaciones espirituales de la población, mellando así la ética y la moral, pues residían en lugares insanos que orientaban hacia la decadencia del individuo. Todos estos síntomas se relacionaban con la congestión, tal como Le Corbusier lo expresó en su propuesta de las “ciudades-torres”, de 1920, en su libro *Vers une architecture*.

“En esas torres que albergarán el trabajo hasta hoy asfixiado en barrios populosos y en calles congestionadas, se hallarán reunidos todos los servicios, según la dichosa experiencia norteamericana, lo que aportará eficacia, economía de tiempo y esfuerzo, y en consecuencia, la tranquilidad indispensable<sup>653</sup>.”

La orientación a seguir es la ciudad norteamericana, ante ella, Le Corbusier, como otros arquitectos de la época<sup>654</sup>, sienten la necesidad de alejarse de las viejas formas de producción, como la congestión, y controlar los procesos que hacen posible el espacio urbano, lo cual dirige inevitablemente hacia nuevas formas de congestión. Aunque, tal vez, en ese momento no se sabía con certeza que la ciudad de los rascacielos supondría una crisis y una congestión aún mayores para sus habitantes, y que el pretendido cambio colectivo no podía darse de manera objetiva por vías del cambio revolucionario, sino por el uso de la técnica, del movimiento constante de las máquinas, tal como lo propone Le Corbusier sistemáticamente en sus escritos, donde se supone que estos métodos de actuación llevan de manera implícita una economía de formas y

materiales, a una percepción más clara de los problemas y a la distensión como a la supresión de la conciencia histórica de una comunidad, o por lo menos liberarse de los acontecimientos que le han oprimido tradicionalmente mediante la drástica reforma de su existencia, de cualquier antecedente histórico o normativo que lo ha oprimido en el pasado, esto no es una tarea fácil, ya que se deben instituir nuevos paradigmas de conocimiento para que la ciencia, en su calidad de instrumento y modelo de transformación, pueda reemplazar la naturaleza social de las naciones, las cuales deben transformarse radicalmente, a pesar de lo traumático que esto sea, ya que las leyes y las costumbres sostenidas por las creencias o las incertidumbres, como también la economía y la política tienden a no permitir el ajuste de un sistema social adecuado.

Así, Le Corbusier, en sus textos, expresa reiteradamente la compleja relación entre sociedad e historia, para después pasar a la perseguida relación entre la técnica y el individuo. Aquí un ejemplo en el escrito *Cuando las catedrales eran blancas*:

La comuna socialista de Boulogne, independiente de París, aunque representa a un sector parisiense eminente por su industria y su población obrera, animada por las intenciones más puras, se proporcionó una ley edilicia que prohíbe construir en adelante casas de más de cuatro pisos. Yo he podido concluir en el límite de esa comuna, al borde mismo del recinto Napoleón III, el último inmueble de seis pisos normales; y ocupé personalmente en la mansarde, los pisos séptimo y octavo. Vivo a una altura de veintidós metros mientras mi amigo Harrison, en el Rockefeller Center, trabaja a doscientos cincuenta metros del suelo. Y cuando él y yo ocupamos nuestro ascensor en el mismo segundo, llegamos

<sup>653</sup> (249) **Corbusier, Le.** *Vers une architecture*. [trad.] Josefina Martínez Alinari. 2. Barcelona : Poseidón, 1923, 1978. Pág. 43

<sup>654</sup> Uno de estos arquitectos es Adolf Behne, que sentía la misma fascinación por la máquina, por la eficiencia de los objetos elaborados, desde utensilios a edificaciones proyectados sin ambigüedades, sin nostalgia histórica, referenciado directamente a los sujetos y a la industria estadounidense. “[...] que en su confusión ahogaban, inhibían y obstaculizaban la vida de los movimientos constructivos nacientes, por la exhibición,

con renovado orgullo, de la belleza de los planos puros de lo liso, de los contornos precisos, de los límites exactos: cuestiones propias de una época en que la máquina había empezado a organizar un proceso productivo esencialmente nuevo. El ejemplo de Wright se hacía manifiesto por todas partes.” (482) **Behne, Adolf.** *Moderne Zweckbau* (1923 la construcción funcional moderna). [trad.] Josep Giner i Olcina. Barcelona : Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña : Ediciones del Serbal, 1926, 1994. Pág. 83

al mismo tiempo a nuestra puerta, en cuarenta y cinco segundos. Lector: te lo pregunto: Cuando Delaisi<sup>655</sup> tituló uno de sus libros *Las contradicciones del mundo moderno* ¿no observaba ya que la máquina redonda giraba mal y que en este siglo de certezas estamos sumidos en la incertidumbre?<sup>656</sup>

De igual manera, en *Contradicciones del mundo moderno*, como otros libros similares, se aborda la discontinuidad, la ruptura temporal y espiritual del medio social y el estado de emergencia general del hombre en una sociedad masificada, igualmente, se especifica que el habitante urbano, a su pesar, se encuentra anclado en el pasado a pesar del progreso de la sociedad, y no ve en ello las soluciones de cambio, aunque sabe que existen las alternativas de corrección y reforma. Esto, a pesar de ser una posición contradictoria, hace parte de la inquietudes generales del hombre contemporáneo, ya que la Modernidad es una reconstrucción totalitaria y dificultosa de las posiciones técnicas y administrativas, como un sistema que reforzó no solo la división de la propiedad sino de todo lo conocido, manteniendo el *statu quo* de la sociedad y de sus modelos y paradigmas existentes, ya sea por las múltiples alternativas que concurren para la solución de problemas y la incertidumbre que rodea la eficacia de sus mismos logros, como la prevalencia de un pensamiento que se basa en la conviniencia y en la utilidad.

Los arquitectos como Le Corbusier y sus juicios de valor, prefigura de manera particular la totalidad que hace al individuo moderno, él es un signo contrario a sus contemporáneos en términos de acción y concepto, algunas veces dramático en su afán de cambiar la sociedad, mientras que Koolhaas, asimilado ya a la crisis de lo moderno bajo el rotulo de “resistencia” y de escepticismo, ve la crisis de la ciudad como irreversible y que ésta ha agotado su capacidad de reinventarse para producir un ente equilibrado, así, su lenguaje ironiza y se contrasta con metáforas, como el tema común que domina conceptual y físicamente la escena urbana y, como tal, a la sociedad en general.

La congestión, a pesar de sus defectos y contradicciones, se encuentra allí como una idea efectiva de la voluntad del progreso y del orden económico, una forma de intuición que reposa en la racionalidad mecánica e instrumental por su articulación crítica en los modelos que se manejan para el desarrollo de la arquitectura y la ciudad, la congestión reposa en un conjunto de fenómenos, estos proceden de medios técnicos o culturales que siempre están en comprobación y comparten las mismas bases sobre la que se construye la modernidad, llevan a una sociedad universal y escéptica a identificarse con aquello que ya es habitual o común en el paisaje de las ciudades y en reafirmar las mismas actitudes e intereses económicos y políticos de sus habitantes, así como a ponderar aquello que está más allá de su manejo y comprensión, como parte del vínculo que se ha creado la congestión entre técnica y comunidad.

#### 4.4 Conclusiones del Capítulo

La congestión como una ideología del espacio proviene de la cuadrícula urbana contemporánea, de un presente inmediato, no de la ciudad histórica a pesar de su tejido cerrado y sus densidades elevadas. Ya que la actual disposición sobreentendida de la ciudad racional, tanto en su forma, como en sus funciones, es expresar los contenidos utilitaristas y simbólicos como resultado de la asociación de intereses dominantes de carácter político y económico. La congestión en la ciudad moderna y en la urbe contemporánea es ejecutada de manera eficiente por medio de un damero cerrado que se acomoda indiferentemente sobre el terreno, como la disposición ideal para un espacio urbano acondicionado al mínimo sin ninguna concesión a las interacciones colectivas que se producían en otras épocas en la urbe tradicional. Esto condujo al control de casi todos los procesos presentes y futuros de la ciudad, como de la sociedad que los produjo. Ya que las consecuencias de estos procedimientos de dominio de la estructura urbana no se encontraban ahora bajo una estructura jerárquica o un poder soberano, sino bajo la administración

<sup>655</sup> François-Almire Delaisi, economista Francés. Autor del texto “Contradicciones del Mundo Moderno” 1932

<sup>656</sup> (357) **Corbusier, Le.** Quand les cathédrales étaient blanches. [trad.] Marta Llorente. Madrid : Ediciones Apóstrofe, 2007. Pág. 115 - 116

burocrática que pretende controlar como predecir el futuro desarrollo de la ciudad.

Un sistema que era percibido como el máximo bien de la sociedad burguesa, así mismo la congestión obedece a la delimitación intencionada de los bienes urbanos y culturales que se le impuso al habitante, en donde las edificaciones están diseñadas para mantener una regulación de las actividades que se suceden hacia su interior, no dejando nada al azar, ni permitiendo que estas interactúen con otros habitantes y con el espacio urbano, considerándose como un “sistema de parcelas delimitadas por un corredor de tráfico”, necesario e inevitable según su propia ideología, en donde las realizaciones materiales y sus justificaciones teóricas elaboradas para el mantenimiento de estos procesos constructivos, hacen parte de la condición de eficiencia del nuevo pensamiento urbanístico en el territorio de las ciudades.

Así la estructura urbana creada por la burguesía en el siglo XIX, es el fundamento de las diferencias y las deficiencias entre los diversos ámbitos espaciales que se reproducen en la ciudad. Ya que la urbe es el lugar de las asimetrías, como el sitio de la producción o del poder y la ausencia de medios diferenciados en donde no se desarrollan otras formas de vida y actividad que sean opuestas a las reglas planteadas por la estructura productiva. Esta negación de la ciudad y de su configuración urbana hacia sí misma y a los residentes que la habitan, es la incapacidad de la congestión urbana para realizar un dialogo común hacia la colectividad, de esta manera cada predio es un mundo en sí mismo, en donde prevalecen las intenciones particulares que obedece a intereses propios que poco o nada tiene que ver con la colectividad urbana en su conjunto. Solo se obedece a un marco social o legal instituido por la misma sociedad, que facilita la acción de libertad total a los pertenecientes a un determinado grupo económico y que coarta las expresiones formales o espaciales que no se adaptan al modelo de dominación racional.

La congestión ratifica esta condición de diferencia y autonomía en la realización de la ciudad, siendo irrelevante cualquier nuevo tejido urbano que se disponga para mejorar las condiciones de la comunidad, o de enfatizar en el ya existente. Ya que los aportes del espacio productivo es lo que verdaderamente mueve la realización de una estructura urbana

cuando la congestión se apodera del espacio urbano. Si bien estas políticas han sido ahora revaluadas en las grandes capitales, estas siguen poseyendo una relevancia y un predominio inusitado en la realización de proyectos. Siendo su mayor influencia, la que realiza en las ciudades del continente Americano, que son el producto inusitado de la historia y de unas inusuales condiciones colectivas, que han permitido su transformación acelerada no exenta de contradicciones y conflictos permanentes.

Siendo la congestión en estos ámbitos urbanos la que se identifica con el cambio constante de sus estructuras y con la continua evolución de su sociedad. Poseyendo el lugar urbano de variables y de diferencias que cambian sensiblemente de un lugar a otro, ya sea por la manera en que se apropia del mismo y reconstruye su realidad, planteándose de manera decidida de nuevos parámetros culturales como de inusitadas formas de representación, pero siempre bajo las condiciones de cambio real o figurado de las necesidades humanas y de la transformación de los excepcionales subordinamientos ideológicos que se instituyen como paradigmas de la acción productiva. En ningún otro lugar como en la ciudad, se construye una visión negativa del territorio, tanto de su gestión como de su realización. Así la urbe contaminada en su primera época industrial, dio lugar a una imagen negativa y a un proceso reactivo en contra de ella, ya que se le achacaba al medio construido de las ciudades de la mayoría de las deficiencias del comportamiento social ligado a la producción, como parte del procedimiento de concentración y rentabilidad en que había sido concebida la ciudad. En donde el mal comportamiento social y los graves productos que generaba esta conducta en el sustrato físico de las ciudades, llevaba a la decadencia generalizada del individuo al querer incorporarlo a la fuerza de sus necesidades, en la implementación del sistema urbano denso y concentrado, cuyos efectos eran la contaminación, el exceso demográfico, la aridez estética, la insuficiencia de servicios y la ausencia de espacio público. Debido a la orientación ideológica del espacio y la referencia jerarquizada del mismo, que daba como resultado la segregación del territorio urbano por el valor que este adquiriría en su proceso de perfeccionamiento, de crecimiento desbordado y de condicionar física y mentalmente a sus residentes.



Esta referencia a la ciudad congestionada posee diversos nombres, como “mecanización”<sup>657</sup> en palabras de L. Mumford, como un proceso de sincronización entre el hombre que permite las disciplinas técnicas y sus actividades, de las más básicas a las más complejas, admitiendo la pérdida de su relación orgánica con el mundo. En que la congestión hace parte de este proceso que habilita la coordinación automática entre el orden y la disciplina administrativa y la realización de obras o actividades en la ciudad de manera productiva, para crear la “subconstrucción” de la urbe sobre la construcción normal. Este exceso de estructuras, de población y densidad hacen parte de los extremos a los que se ha llegado, tanto a nivel económico como social en sus formas más divergentes, superando en muy poco tiempo todos los procesos que eran necesarios y llevaban años, décadas o siglos para la creación de un organismo urbano.

Así mismo la congestión es la reafirmación del sistema que permite la creación instantánea de comunicaciones e intercambio de información en la ciudad, debido principalmente que ahora la ciudad es un medio abierto, y que los procedimientos que ella utiliza para su funcionamiento se encuentran conformados por los diversos procesos sociales que no son lineales sino interrelacionados, compartidos y conflictivos. En donde de igual manera, estos métodos de participación en la realización de la ciudad conforman sociedades abiertas, que producen un espacio contemporáneo<sup>658</sup>, como aquel que es capaz de auto-regularse así

<sup>657</sup> (417) **Mumford, Lewis**. The culture of the cities. [trad.] Carlos María Reyles. 3. Buenos Aires : Emecé, 1945, 1959. Pág. 190

<sup>658</sup> El espacio contemporáneo es hoy la ciudad de la cultura, o sea que cada fragmento urbano debe ser pensado en función del lenguaje, la expresión o la palabra, como también de la adaptación de los medios disponibles y el progreso en los términos más subjetivos posibles, para que permitan flexiblemente un posterior desarrollo de esas áreas que han sido intervenidas. “El contexto de la cultura contemporánea ha catalizado la formación de nuevas ciencias y nuevas perspectivas sobre las ciencias, proveyendo así un medio cultural y tecnológico cuyos componentes se amalgaman y no son ya configuraciones aisladas. Existe una conciencia creciente del papel constructivo del desorden, de la auto-organización, de la no linealidad. El sujeto, el tiempo, la historicidad tienen una participación sustantiva en la ciencia contemporánea. Estos aspectos eran considerados parte de la vida cotidiana, del arte, de la filosofía, la literatura, la

mismo sin que haya necesidad de otros mecanismos que le restituyan de su aparente caos, porque todos los procedimientos que interviene en su realización sean técnicos, científicos, políticos o económicos, son de carácter excluyente hacia el sujeto<sup>659</sup>, y que contradictoriamente a la vez tratan integrarlo de manera lógica de acuerdo a los procesos racionales y deterministas que lo venían negando, como una forma más de redefinir la participación de sujetos, ya sean personas u objetos que revitalicen el desgastado modelo de la sociedad contemporánea, influenciando del mismo modo el desarrollo contingente y subjetivo de la comunidad urbana.

Esta situación que podemos definir como de “retroalimentación continua en la metrópoli moderna”, se encuentra respaldada por los nuevos arquetipos o estructuras funcionales que se han afianzado en la cultura urbana como la congestión, y que han contribuido de manera consciente a la transformación radical de la ciudad, como a su creciente complejidad y desequilibrio. Estas instrumentalizaciones del conocimiento como lo es la congestión, es un hecho consecuente de la sociedad, que la utiliza para clasificar, disponer y manipular los recursos de la arquitectura y del territorio para dar respaldo y justificación a la realización no solo de edificaciones o de las áreas urbanas, sino de lo que entendemos como “mundo contemporáneo”.

psicología. Vida y ciencia estaban separadas. No había sostén para el sujeto en la ciencia clásica, que operaba con exclusión del observador.” (484) **Schnitman, Dora Fried**. Ciencia, cultura y subjetividad. [aut. libro] Ilya Prigogine y Dora Fried Schnitman. [trad.] Leandro Wolfson, Leonor Spilzinger. Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad. Buenos Aires : Paidós, 1994, 2002. Pág. 20

<sup>659</sup> “... en el siglo XX, hemos asistido a la invasión de la científicidad clásica en las ciencias humanas y sociales. Se ha expulsado al sujeto de la psicología y se lo ha reemplazado por estímulos, respuestas, comportamientos. Se ha expulsado al sujeto de la historia, se han eliminado las decisiones, las personalidades, para sólo ver determinismos sociales. Se ha expulsado al sujeto de la antropología, para ver ¡sólo estructuras, y también se ha expulsado de la sociología.” (485) Santiago : Ediciones de la Universidad de Chile, 1966, 1984.

**Morin, Edgar**. Sociologie. [trad.] Jaime Tortella. Madrid : Tecnos, 1984, 1995. Pág. 68

Esta actitud científicista hacia la ciudad y del creciente número de teorías y estudios que respaldan la sociedad moderna y sus modos de actuación, han sido sustentadas por los estudios en sociología o las ciencias sociales en su conjunto, antes que la arquitectura o sus áreas afines, porque reconocen que la urbe es un problema eminentemente colectivo en la modernidad, y que en ella se traza el camino de la naturaleza humana de manera exponencial, lográndose una evolución sin precedentes en el desarrollo de comportamientos inusuales, artificiales o adaptativos, propios de las teorías evolutivas que insiste en el “comportamiento” adaptable dentro de un medio ambiente general y la capacidad de transformarse en respuesta a las condiciones imperantes. Así las comunidades que residen en la urbe se han convertido en “organizaciones” de carácter flexible que se articulan y se ordenan de acuerdo a la herencia del medio y la adaptabilidad de este hacia los códigos, los medios y los recursos, o sea hacia el estado de las cosas. De esta manera las implicaciones de residir en la ciudad eran tan profundas como el desconocimiento de qué tipo de metodologías eran las apropiadas para democratizar y de rentabilizar al mismo tiempo el espacio urbano.

De esta manera la arquitectura propone sistemas de residencia y convivencia cada vez extremos o insensibles, que alteran el equilibrio psicosocial y productivo del habitante, en donde la crisis permanente del individuo se debe en parte a la acción de procedimientos que no se encuentran estructurados, son excluyentes y no promueven la comunicación. Uno de estos sistemas es la congestión, que utiliza la angustia del presente, la subjetividad humana y la complejidad de las relaciones que se suceden en las unidades urbanas, cuyo objetivo es “coordinar” las acciones que se derivan del ahondamiento de las formas sociales en la ciudad y de la desorganización de los medios que constituían o facilitaban el progreso y el orden colectivo. Pero estudios dirigidos en esta dirección, se concluye que todos los conflictos a los que ha llegado la sociedad contemporánea son realizaciones conscientes de la misma colectividad, a pesar de que ella misma se perjudica al imponer los recursos de la especialización y fraccionamiento, para modificar las formas clásicas o habituales de comunicación o interacción entre el sujeto y el mundo que le rodea, promoviendo acciones en donde surgen comunida-

des indiferentes e individualistas, disminuyendo su percepción de la cultura y de la ciencia por el de la propiedad y las cosas tangibles. Esta misma condición del dominio liberal ha creado nuevos modelos de actuación y al mismo tiempo ha sido capaz de ser modificada, perfeccionada o criticada.

Estas críticas relaciones que se establecen entre la comunidad y el entorno saturado de acciones arquitectónicas y urbanas, eran difíciles en una época anterior al siglo XX, porque debían superar el tiempo y la geografía. Ahora una persona o un determinado grupo social puede actuar a la vez en varios procesos, modificar el contexto, e intervenir en innumerables procesos o actividades en la ciudad y fuera de ella, en varios lugares a la vez, sin que estos interfieran entre sí o supongan una barrera en sus iniciativas productivas o lucrativas, en donde la organización y control se orienta hacia la planificación, en donde los conceptos de comunidad y cultura pierden su forma y su efectividad en las nuevas sociedades.

Esta nueva orientación de la colectividad urbana posee varios nombres ligados a la congestión en el contexto urbano. Así L. Mumford la llama “desedificación”, como la falta de consciencia del entorno mediante una regresión a procedimientos elementales, para tomar de él todo lo de provecho que ofrece el campo y la ciudad a escala industrial sin devolver nada a cambio, suponiendo un desequilibrio y una desarticulación del medio ambiente en general. Este “error” que es frecuente cuando se orienta el gobierno central o los particulares hacia las acciones intencionadas para ampliar los procesos de explotación y control de los recursos disponibles, ya sea ambientales o urbanos, alejándose conscientemente de todos aquellos conocimientos que hacen posible el equilibrio del crecimiento social y su transformación material.

Dentro de este orden de ideas, también se encuentra la referencia de L. Mumford a la “mecanización” como una forma de congestión, en que la organización y la administración de los medios productivos se encuentran orientados hacia la explotación de los recursos humanos y naturales. El surgimiento de este nuevo tipo de economía se convirtió en el concepto dominante dirigido a modificar los bienes y servicios que

sometían las estructuras sociales, por sistemas más eficientes que actuarían bajo la idea de la igualdad y el control democrático por medio de la máquina y su automatismo. La “mecanización” se convirtió en un paradigma vigente y determinista, más que en un modelo social, ya que determinó hacia el futuro de unas formas de actuación y de expresión, por la manera en instituir un ideal cultural y una serie de estructuras ambivalentes orientadas a la producción, que modificó la realidad del habitante urbano, más que en resolver las necesidades más acuciantes derivadas del aumento de la población y de los nuevos compromisos de la vida urbana.

Así la congestión se convierte en un instrumento que salvaguarda un determinado tipo de cultura, la que perfecciona el mundo social conocido, que es entendida aquí como un conglomerado de complejidades que nacieron por la expansión generalizada, en donde la comunidad se encuentra orientada hacia el mejoramiento de los sistemas institucionalizados por las normas y las conductas que regulan productivamente la vida de las personas. La congestión protege este sistema mediante la adaptación de lo conocido por medio de incrementar sus capacidades volumétricas o sus funciones, calculando o comprobando su constante reproducción, en donde la arquitectura, por citar una de sus áreas de influencia, adquiere formas y espacios más radicales y obtusos y las técnicas de producción empleadas poseen una especialización y un perfeccionamiento continuo, creando nuevas situaciones sobre la base de una modernidad ya establecida. La congestión mantiene su distancia con la sociedad y con la naturaleza, su objetivo es la transformación del medio habitable mediante una serie de garantías o salvaguardas que impiden que otras personas accedan a sus privilegios espaciales o de inversión inmobiliaria, ya que si bien todos los grupos pueden congestionar su espacio y sus actividades en busca de aumentar sus recursos, los procesos verdaderamente rentables solo se consiguen por amplias inversiones y múltiples medios cuantitativos y racionales, que no todos pueden conseguir.

De esta manera la congestión se encuentra construida de manera social, bajo la vertiente de la discontinuidad de los procesos y en la necesidad

de transmutarse continuamente de acuerdo a los requisitos de la población. En este caso se considera evidente que la urbe es el producto de múltiples contextos unidos tangencialmente por redes viales y de comunicación informática, como un mosaico elaborado de muchas temáticas y sustancias, aglutinados como una respuesta global que pretende definir un conjunto de actividades objetivas, que se encuentran promovidas por la misma capacidad de sus habitantes, que son los que construyen la continuidad y el desarrollo de la ciudad.

La congestión al ser una forma de pensamiento en la ciudad, posee diversas maneras de ser observada de acuerdo al tiempo y a la época, un tipo de acción que revela diversas potencialidades que se encontrarían subordinadas tanto a la visión de sus promotores y realizadores, como a las personas que describen el fenómeno. De esta manera en el libro “Delirious New York” de Rem Koolhaas, la congestión es una cultura que obedece a un modelo de rendimiento funcional e intensidad material, un conocimiento metódico y ponderado de grupos o personas, como de su capacidad empresarial, en donde estos coaccionan a la sociedad para obtener beneficios a costa de que el residente urbano adquiera una determinada forma de vida. Para lo cual se deben de usurpar los valores y las representaciones del pasado, encontrándose la población sometida a una compleja estructura de organización, en donde ella no aparece como responsable ni determinadora de las acciones de la congestión, sino un elemento operacional más de las técnicas que otorgan viabilidad al espacio.

De esta manera, los fenómenos de concentrar, densificar o aglutinar, que son propios de esta forma de experiencia como es la congestión, se reflejan en su introspección intelectual, ya que son sistemas neutros orientados a las prácticas constructivas que modifican la sociedad. Y que de manera contradictoria, de acuerdo a R. Koolhaas este tipo de prácticas urbanas no se incluye al medio colectivo como determinante, sino que lo describe como un ente pasivo que no reconoce la realidad congestionada que lo gobierna. En que la comunidad se limita a ser parte de la condición y circunstancia de los fenómenos que manipulan la metrópoli, en donde sus acciones cotidianas hacen parte de una serie de

representaciones que poca influencia poseen en el ordenamiento institucional de la ciudad, en que la racionalidad del sistema urbano aborda solo los medios y las prácticas que son fundamentales para su desempeño como organismo, ya que las múltiples facetas que se presentan en la urbe, son sucesos o eventualidades en apariencia discontinuos que se encuentran unidos por la convergencia de sus procesos dinámicos y de su cambio constante. En que la ciudad contemporánea se ve como “un lugar donde se realizan experimentos” y a la vez como un “laboratorio ideológico”<sup>660</sup>, en donde es posible todo, como la modificación sustancial de las leyes que gobiernan la metrópoli, mediante la creación de nuevos hábitos en sus residentes, en donde los individuos no necesariamente se encuentran referenciados a una sociedad como sistema de interacción y comunicación, sino solamente a una serie de lugares que generan trabajo, diversión o placer.

La Congestión en la metrópoli, como un hecho histórico según lo planteado por Koolhaas, es aquella que siempre lleva a su irresolución permanente, ya que no es posible darle solución a los complejos problemas de la metrópoli actual. En que su solución estaría en plantear siempre nuevos modelos de organización urbana, que llevan a nuevas formas y a nuevas ordenaciones funcionales que orientan inéditos comportamientos sociales. Que por su novedad y permanente creatividad, se bosquejan de forma incesante de soluciones alternativas tanto en el diseño arquitectónico como de sus propuestas urbanas, que se desgastan en un determinado tiempo, volviéndose a diseñar nuevas actuaciones urbanas a medida que la ciudad sigue creciendo.

Así, las múltiples propuestas de la congestión nacen del uso intensivo que le da la población a los inmuebles dispuestos para su uso público o privado, pero también la congestión se expresa por el anonimato de la colectividad hacia estas edificaciones, en donde no existe por regla general de una pertenencia hacia el objeto o el bien inmueble. Pero es la necesidad del uso la que fundamenta su realización, como ejemplo es-

taría la creación del edificio alto de oficinas que evolucionaría posteriormente al rascacielos, en donde se da un aumento constante de sus dimensiones y de sus propiedades simbólicas. De igual forma se encuentra la sobredimensión del uso de la tierra y de su potencial constructivo de la manzana urbana y de la parcela, espacios que poseen una revalorización continua de su capacidad para mantener y optimizar las actividades. Hechos que dan inicio a la creación de arquitecturas más altas, más anchas y más flexibles, como también a nuevas tipologías y nuevas actividades que nacieron de los nuevos fundamentos de la ciudad moderna. Así la estación de ferrocarriles, el almacén por departamentos, las oficinas, etc. son grandes espacios que poseen una orientación funcional fragmentaria, ya que cobijan a un gran número de habitantes pero no son espacios incluyentes socialmente ni de una referencia permanente en el tejido urbano, ya que no generan relaciones recíprocas con sus habitantes.

La congestión se sustenta en las técnicas, que respaldan la experimentación de la arquitectura y de las nuevas formas que adquieren las áreas que componen la ciudad. En este punto aparece la ambivalencia de que la técnica no es cultura y que su realización intensiva la aleja cada vez más de la ciudad y de sus procesos creativos, ya que la técnica comienza a poseer un papel preponderante en el crecimiento y uniformidad de las edificaciones, que se ha extendido a todos los campos del diseño y la proyectación en arquitectura, en donde la estructura crea un conformismo cultural en donde la técnica y sus consecuencias formales suplantando y anulan el espíritu estético y los valores propios de la cultura de las ciudades.

La congestión desdeña o desconoce las intenciones proyectuales que hicieron validar la arquitectura histórica antes de su ascenso en la revolución industrial, La técnica por vías de la congestión hace imposible la asociación plena con la cultura, ya que ella desde tempranas épocas ha sido la “cultura” en sí misma, por el enfoque “racionalista” que esta le

---

<sup>660</sup> (263) **Koolhaas, Rem.** *Delirious New York*, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan). [trad.] Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004. Pág. 294

ha dado a los significados políticos, económicos y culturales. Pero también existe la tesis opuesta; que la técnica posee un significado cultural, en donde prevalece una vitalidad propia que gracias a ella el mundo contemporáneo ha tomado forma<sup>661</sup>, y que era desde hace mucho tiempo un recurso que había tardado en llegar como en alcanzar una representación adecuada, y que solo por el aumento desmesurado de los factores demográficos y económicos, esta manifestación de la cultura presto su valiosa ayuda a resolver el problema de las infraestructuras y los fundamentos generales de la ciudad, en donde la congestión de manera decisiva ha hecho parte de este proceso formativo.

Esta situación en que la técnica como parte de la cultura, no se aborda como un complemento de las facetas artísticas de la ciudad, sino como una entidad que domina la creación urbana. De esta manera, los materiales, las formas y las capacidades de las técnicas está indisolublemente asociados a la congestión, porque estos componentes permiten la densificación y la homologación del espacio hacia otras formas o actividades de carácter utilitario. Esto le otorga a la técnica de las posibilidades de un “lenguaje común” que rivaliza con la estética o con un “estilo”. Ya que la técnica es la legitimación de la capacidad de acción de un procedimiento, en donde esta ausente la autoridad de convocatoria que posee el arte, pasando este a constituir una “simulación” porque no puede superar a la técnica y donde la presión de la economía, la necesidad de vivienda y los nuevos contenidos de la cultura de masas disminuyen su posibilidad de acción. De esta forma la técnica es la “autoridad de

facto”, que gobierna un sistema de acción edilicia y constructiva segura de sus capacidades, y que no da lugar a dudas o cuestionamientos como lo podrían ser las formas estéticas.

Desde un principio se trató de armonizar la acción social del arte con el comportamiento de los procesos técnicos, en donde el arte era la principal forma de comunicación y la que mejor traducía las actuaciones y las prácticas de la comunidad. De esta manera arte y técnica en el estado inicial de su reproducción y de su racionalización procuró de un dialogo que acortara su distancia ideológica y material, mediante el acercamiento a formas comunes creadas y articuladas, en donde los objetos respondieran como una unidad, destacándose la intención de equilibrio entre forma, materia y funcionalidad, bajo la perspectiva de darles un uso y un sentido coherente, un lenguaje de aceptación general. En este sentido P. Behrens observó dicha necesidad;

“Es deplorable que los dos campos de interés, el del arte y el de la técnica, se queden uno al lado de la otra sin influenciarse mutuamente y que, a continuación de este dualismo, nuestra época no adquiriera aquella unidad, en su aspecto formal, que es el conjunto la condición y el testimonio del surgimiento de un estilo; dado que nosotros entendemos por estilo: solamente la expresión unitaria resultante de todas las manifestaciones espirituales de una época. El elemento decisivo es el carácter unitario y no la originalidad o la rareza.”<sup>662</sup>

<sup>661</sup> Hacia comienzo del siglo XX surgió un intenso debate sobre las diferencias cualitativas de la técnica y su aporte a la sociedad, en donde básicamente se ponderaban las cualidades de la técnica sobre otras manifestaciones o expresiones del “estilo”, en donde esta cualidad de las cosas que gobierna todo lo sensible y lo impasible, como el representante espiritual de la sociedad, a la que trataban de darle una urgente unidad mediante la inclusión del factor técnico. Joseph August Lux, escritor austriaco es uno de los ejemplos de aquellos documentalistas populares que trataron de orientar esta dicotomía entre el arte o la técnica. “El concepto de lo bello ha sufrido una vez más un trastocamiento o, más bien, está como rejuvenecido y renacido, luego de que la costumbre le hizo de partera. Hoy se habla ya de las obras maestras de la técnica, de una estética de la ingeniería, de una arquitectura en hierro. No hay dudas de que la construcción técnica moderna haya adquirido inadvertidamente una suerte de predominio artístico y haya ocupado el sitio de la reina de las artes, la arquitectura. No

podemos introducir más, en ningún campo de la creatividad humana, una determinación estética que no derive del espíritu racional de la objetividad, de la construcción y de la finalidad. Son las obras maestras de la técnica, y no la arquitectura, prisionera de su pasado histórico, las que le han dado a la Edad Moderna su impronta estilística, por la cual se distingue radicalmente de las épocas estilísticas anteriores.” (486) **Lux, Joseph August.** Estética de la ingeniería. [aut. libro] Tomás Maldonado, Peter Behrens y et al. [trad.] Luisa Dorazio y Natalia Lazzari Sandro Bertucci. Técnica y cultura : el debate alemán entre Bismarck y Weimar. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1910, 2002. Pág. 88

<sup>662</sup> (487) **Behrens, Peter.** Arte y técnica. [aut. libro] Tomás Maldonado, Peter Behrens y et al. [trad.] Luisa Dorazio y Natalia Lazzari Sandro Bertucci. Técnica y cultura : el debate alemán entre Bismarck y Weimar. Buenos Aires : Ediciones Infinito, 1910, 2002. Pág. 102

La influencia que poseen las técnicas en la construcción del mundo contemporáneo, han abierto nuevas posibilidades en los procesos de reconocimiento y elaboración de nuevas formas urbanas y sociales. Este crecimiento y ordenamiento urbano como su integración social, es la búsqueda de nuevos modelos que tratan de maximizar las políticas sociales y económicas, ya que el medio urbano y colectivo se ha reestructurado tanto por la opción de nuevas representaciones económicas, como por la responsabilidades que pueden adquirir estas actuaciones productivas en el ordenamiento social. Esto ha dado origen al surgimiento de teorías que tratan de explicar el lugar que ocupa la comunidad en la metrópoli, y como estas nuevas representaciones y comportamientos sociales han ayudado a reformular los modelos que han sido aplicados para la construcción de la urbe.

Así el estudio étnico-social de la urbe se ha realizado a través de su estructura social y de los roles que han sido admitidos, de acuerdo a los procesos de novedad cultural o consolidación del desarrollo físico que se ha ido incorporando en la ciudad. Estos procedimientos se encuentran en estrecha relación con el medio productivo, o con los patrones que se establecen para la realización de las obras de urbanización, en donde se plasma la interacción, el dinamismo y la práctica de los diversos procedimientos que hicieron posible su transformación espacial. La antropología urbana nace de la crisis y la dependencia de la sociedad moderna, de sus evoluciones mentales y materiales, como de las necesidades que se han ido sumando a medida que avanza el progreso material de la ciudad, esta desde sus inicios posee contenidos “coordinados” o “unificados” en las primera etapas pre-industriales, llegando a un estado “fraccionado” o “desintegrado”, asociado a la actual posición del sistema global. En donde también puede decirse que es el paso de “comunidades urbanas” a “sociedades complejas”, tal como se expresa al analizar respectivamente los problemas del crecimiento urbano:

“Los cambios en la naturaleza de la sociedad urbana poseen un carácter multifacético. La mencionada expansión de las redes y agrupamientos sociales se produce en estrecha relación con el

desarrollo de nuevos condicionamientos que coadyuvan a transformar en profundidad la vida urbana. Por un lado, la desaparición de las grandes aglomeraciones fabriles y el desempleo destruyen las viejas estructuras de solidaridad e identidad de clase; al tiempo que el lugar de trabajo deja de ser un vínculo importante de unión entre mucha gente, se destruyen y/o remodelan los viejos barrios de trabajadores, siendo reemplazados por otros tipos de viviendas y de vecindarios que requieren nuevas formas de identificación y representación.”<sup>663</sup>

La congestión por su misma naturaleza procedimental se ha involucrado en los estudios de la antropología urbana, ya que este instrumento de saturación espacial hace parte de la colectividad como de los problemas del crecimiento urbano, en donde las intervenciones están dirigidas a modificar los hábitos o las costumbres de los habitantes de la ciudad. Estas injerencias procedimentales de origen racional y financiero condicionan el examen y las investigaciones del medio socio-cultural, que por regla general, están orientadas a describir e interpretar las diversas formas que ha adquirido la concentración y el control de los recursos físicos o especulativos, y como estos han determinado el comportamiento de los residentes urbanos con el uso que se le ha dado al espacio. En que la congestión ha establecido la manera en que se ha concentrado la residencia y los lugares de trabajo, desde la ciudad pos-industrial a la actualidad, de igual modo, en qué medida estos medios han modificado las condiciones en que se organiza la sociedad, como las variaciones que han tenido lugar en este proceso.

Dentro de la órbita de la organización moderna y el progresivo alejamiento de los estilos, da la posibilidad que las diversas formas a que ha llegado la arquitectura en la ciudad, o cualquier obra arquitectónica en la actual contemporaneidad, se comprendería desde una serie de formas sublimadas y acentuadas que solo remitirían a procesos congestionados. La constante es la necesidad de que siempre haya algo nuevo en el contexto urbano, esta novedad no es la búsqueda de la belleza ni tampoco la de la utilidad, simplemente es la búsqueda de opciones que ya han

<sup>663</sup> (488) **Cucó, Josepa.** Antropología urbana. Barcelona : Ariel, 2004. Pág. 89



superado el marco estético o del rendimiento material, en donde ya no existe ninguna “excepcionalidad” en la búsqueda de la verdad artística, de la satisfacción espiritual o de la creación como fundamento social y político. La arquitectura al haber superado esta dualidad, expresa la necesidad de que la “representación” es un marco complejo, en el que todas las partes que sean formales o funcionales tienen la posibilidad de intercambiarse y de adquirir según sea la necesidad, de una mayor posición de relevancia social, en qué la creación está supeditada al desarrollo general de las cosas, un ambiente neutro que es el producto de la simbiosis entre industria y cultura.

Esta mutación a que dan lugar los procesos congestionados, proviene de la Interacción del desarrollo teórico en arquitectura y la ciudad, en donde es posible seleccionar las doctrinas que más se ajusten a evaluaciones de utilidad y de su posible recombinación. Esta evolución de los procedimientos de la forma en que se gestiona y construye la arquitectura, parte de una serie de modelos históricos en que siempre ha variado su desarrollo estructural, entendido como los factores y las dinámicas que han establecido para la creación de una nueva sociedad y su cultura, que se han caracterizado por una serie de tensiones y conflictos permanentes desde su ejecución. Así la arquitectura de la ilustración, que parte de la modificación de los tejidos preexistentes, en donde empieza a existir la explicación del mundo mediante la oposición entre razón y naturaleza, como parte de las iniciativas filosóficas o de asociación científica, que se encuentran relacionadas tanto por las técnicas mecánicas

que mejoran la construcción de edificaciones, como por las técnicas formales, que incentivaron los nuevos procedimientos de trazado urbano en las ciudades del siglo XIX. Estas evolucionaron posteriormente con la propuesta social de la autonomía urbana y arquitectónica, bajo un modelo económico y procedimental cuya iniciativa era el desinterés hacia la ciudad histórica, a cambio de ello se perseguía una consecuente planificación, que se materializó en el fragmento de la ciudad modernista del siglo XX<sup>664</sup>. Este esquema no está exento de la influencia de los modelos pasados y de las utopías inconclusas del siglo XIX, que pretendían asumir un orden y una autonomía en las propuestas formales y financieras, que se manifestaron en las diversas propuestas o realizaciones «productivas», tanto europeas como norteamericanas.

De esta manera se puede definir que la congestión es un procedimiento más que una teoría, cuyos mecanismos dependen de la intensidad o la fuerza que proviene de la comunidad urbana, de su número demográfico y de sus necesidades, de la eficacia de los componentes técnicos, o del dominio de las fuerzas del lugar, entre otras magnitudes. También la congestión es una práctica que se encuentra “a la deriva”, que ha asumido en la mayoría de las ocasiones de la dirección del medio construido en las ciudades, debido al encogimiento espiritual de las artes y en especial de la pérdida de convocatoria de la arquitectura. Este proceso no es nuevo y ya posee referencias de esta “descomposición” de la arquitectura y el entorno urbano desde la ilustración, tal como lo refiere M. Tafuri en el texto *De la Vanguardia a la Metrópoli*,<sup>665</sup> en que expresa que la ciudad siendo un valor en alza en la ilustración, desde el

---

<sup>664</sup> En el texto Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna, se hace un reexamen de los aportes de la cultura urbanística en la actual modernidad y de la forma que ha ido adquiriendo la ciudad, a medida que se radicalizan las iniciativas de los procesos que permitieron el cambio especulativo de las dimensiones existentes y del inmovilismo de esas rutinas en la arquitectura y la ciudad. “La tradición urbanístico-sociológica de la arquitectura moderna, lo que en realidad nos ha transmitido ha sido un modo de crecimiento de la ciudad industrial más bien mecánico y en el fondo reconducible a un esquema: alrededor de un centro terciario-representativo y de las residencias de las clases pudientes, poco a poco se han ido incorporando fajas cada vez más vastas de zonas mixtas, que contienen edificios industriales y viviendas obreras; tales fajas, una y otra vez tienden a ser empujadas hacia un perímetro más externo en la medida en

que el crecimiento de las actividades comerciales impone la transformación de las zonas colindantes con el núcleo central. De ello se ha derivado una interpretación que considera la formación de la ciudad industrial y su transformación en ciudad especulativa como algo fijo, una forma que se ha quedado sustancialmente inmóvil en sus relaciones cualitativas (si no en las cuantitativas) por más de un siglo.” (489) **Aymonino, Carlo.** *Origini e sviluppo della città moderna*. [trad.] Laboratorio de Urbanismo de la Universidad de Barcelona. Barcelona : Gustavo Gili, 1971, 1972. Pág. 26

<sup>665</sup> Tafuri enfatiza en los procesos ideológicos que han dado origen a la ciudad moderna, y de las sutiles variaciones de lo que se entiende por las “leyes Naturales” o la Fisiocracia, que ha originado los diversos esquemas en las artes, la ciencia, la economía, etc. que han modificado sustancialmente la ciudad, convirtiéndola en un objeto racional; “De forma seguramente anormal respecto a las líneas generales de la crítica

mismo momento en que aparecieron sus métodos de desligarse de la condición “natural” de su proceso urbano y de la aparición de los recursos formales, estos se volvieron en contra de la misma arquitectura y el urbanismo por el surgimiento de la “libertad proyectual”, el paisajismo, la racionalidad, la aceptación de arquitecturas exóticas, etc. como parte de las ideologías que le otorgaban al hombre un papel instintivo y universal para todos los procesos. También como dice Tafuri, no era la vuelta a las condiciones del campo o de la espontaneidad de los grupos sociales estratificados como la monarquía, que asume ciertos derechos de clase, sino que se trataría de un sistema reformador y didáctico que disciplina al individuo y lo llevaría a autorregularse, a adquirir normas utilitarias y a superarse constantemente sin ningún impedimento ético o moral, a conveniencia, que orientaría la colectividad hacia un medio propicio que facilitaría el surgimiento de las clases burguesas y los sistemas de producción.

La congestión hace parte de este sistema racional que objetiviza tanto las estructuras y los mecanismos contemporáneos como los procesos sociales, arquitectónicos y urbanos. Por no decir que casi la totalidad del sistema de vida se modificó a partir de las nuevas doctrinas que niegan o desconocen que haya diferencias cuantitativas y cualitativas entre los diversos elementos y substancias que conforman la existencia social,

---

ilustrada, la cultura arquitectónica desarrolla en el Setecientos y Ochocientos un papel principalmente destructivo. Es explicable. No disponiendo de un sustrato ya maduro de técnicas de producción adecuadas a las nuevas condiciones de la ideología burguesa y del liberalismo económico, la arquitectura se ve obligada a concentrar su trabajo autocrítico en dos direcciones: a) Exaltar, polémicamente, todo lo que pueda tener un significado antieuropeo. El fragmentismo de Piranesi es consecuencia del descubrimiento de una nueva ciencia burguesa como es la crítica histórica, pero paradójicamente es, al mismo tiempo, crítica de la crítica. (...) En segundo lugar, poniendo entre paréntesis incluso su propio papel formal, en el ámbito de la ciudad, la arquitectura presenta una alternativa a la perspectiva nihilista claramente manifiesta (...) Renunciando a un papel simbólico, en el sentido tradicional al menos, la arquitectura descubre su propia vocación científica, para evitar destruirse a sí misma. Por un lado, puede transformarse en instrumento de equilibrio social, y afrontar entonces la cuestión de la tipología, tal y como Durand y Dubut hacen. (393) **Tafuri, Manfredo, Cacciari,**

en donde las conductas sociales se encuentran minimizadas o neutralizadas, donde todo tiene el mismo valor o ninguno, evitando contradicciones que impidan las iniciativas funcionales o productivas.

De esta manera casi todos los procesos orientados por la congestión, ya sean las relacionadas con la concentración de actividades, del número de personas que intervienen y del espacio que les da cobertura, posee sus propias categorías de acción y de evaluación, una elasticidad que parte de las mismas condiciones de su organización, o de las metodologías que le son propicias para su funcionamiento y su potencial significación, también estarían de forma complementaria las normas jurídicas y normativas<sup>666</sup> que hacen posible el desarrollo físico de la ciudad y que son tácticas complementarias de congestionar el espacio urbano. Esta autonomía de los mecanismos urbanos posee entre sus orientaciones conceptuales el rechazar cualquier acuerdo entre el medio ambiente general y las necesidades reales de los diversos grupos sociales, en donde el individuo y la comunidad resultan irrelevantes, ya que solo priman las prácticas objetivas que organizan el mundo externo y su permanente construcción

Esta retirada de los procesos compositivos de la sociedad hacia la arquitectura y la urbe, ha reconducido el proceso estético y de la autonomía de la población residente, negando su capacidad de decisión con respecto a cómo desea que se represente y se formalice su existencia en la

**Massimo y Co, Francesco Dal.** De la vanguardia a la metropoli : crítica radical a la arquitectura. [trad.] Seminario de Urbanística II de la ETS de Arquitectura de Barcelona. Barcelona : Gustavo Gili, 1972. Pág. 21

<sup>666</sup> Actualmente la norma se ha flexibilizado de tal manera, que ya no son necesarios los procesos urbanos que inducen a la centralidad del organismo urbano, pero tampoco a su descentralización total, los actuales procedimientos normativos se enfocan a la estrecha relación entre empresa y planificación, que ha sido definida como “enfoque estratégico”, en el texto Planificación Estratégica de Ciudades, se expresa la orientación de dicha doctrina en las urbes actuales, en donde: “La planificación normativa y centralizada, propia de los años sesenta y setenta, ha entrado en crisis debido al cuestionamiento de un urbanismo tecnócrata, entendido como disciplina positiva; la tendencia actual se orienta hacia los conceptos y las técnicas basadas en la reflexión y gestión estratégica.” (490) **Guell, Jose M. Fernandez.** Planificación estratégica de ciudades. Barcelona : Gustavo Gili, 1997. Pág. 52

metrópoli. Estos hechos confirman la tesis de que las realizaciones urbanas son un proceso que reflexiona sobre la capacidad del suelo y sus mecanismos de elaboración y de valoración, que cada vez más se parecen a una transacción, en donde todo es susceptible de un intercambio comercial o de una sociabilización mercantil, en donde desaparecen las interacciones urbanas por unos comportamientos sociales pre-determinados, que de manera superficial se encuentran asociados a formas libres, pero organizados a partir de unos determinados esquemas de uso y transformación del espacio. Estos nuevos parámetros culturales no incluyen ningún tipo de responsabilidad o equilibrio entre la sociedad y el medio ambiente, y aunque existan serias limitaciones en cuanto al aporte social y conceptual a la arquitectura y la ciudad, a la creatividad artística y a una mayor experiencia estética, prevalece el carácter lógico y práctico, dominante y obsesivo de lo expedito y lo eficaz, que se originó a partir de un método que reduce y perfecciona todo de manera racional, un manejo de acciones fragmentadas, que prefiguran una serie de formas o contenidos que son usados en arquitectura y en el diseño de la ciudad, aunque ellas a pesar de estas condiciones expresen una libertad de actuación inexistente.

De esta manera la congestión significaría una pérdida evidente de lo que se conoce tradicionalmente como proceso urbano, en donde la práctica arquitectónica se vería comprometida casi de forma irreflexiva, con la creación de un sistema de códigos y de fórmulas de representación adecuadas a la actual organización de las ciudades. Si consideramos la pérdida de certeza de cualquier proceso que se realice en la urbe, o en donde las dudas que susciten la misma construcción social y física de la ciudad están vetadas, ya que la misma velocidad de las realizaciones y el sistema imperante no permiten un juicio de valor adecuado. Así se considera que las nuevas formas de participación entre la colectividad urbana y el medio técnico-científico, son las apropiadas para la producción urbana, lo que se ha dado en llamar como *metadiseño de contextos*<sup>667</sup>,

como aquel procedimiento que permite la consolidación de nuevos arquetipos socio-culturales, en donde la reafirmación de los mecanismos de gestión e implementación de altas densidades y de aglomeraciones urbanas, son las que han permitido la continuidad del discurso arquitectónico bajo unas precarias condiciones socio-culturales y ambientales. Como también de la reafirmación de estructuras conceptuales que permiten la implementación de formas concentradas y compactadas, que hacen parte habitual de los términos indicados por los medios de producción, que ha venido manejado el contexto urbano de manera sustancial.

---

<sup>667</sup> (484) **Schnitman, Dora Fried.** Ciencia, cultura y subjetividad. [aut. libro] Ilya Prigogine y Dora Fried Schnitman. [trad.] Leandro Wolfson, Leonor Spilzinger. Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad. Buenos Aires : Paidós, 1994, 2002. Pág. 17



## **Bibliografía**

## A

- A+U. «Manhattan Grid, No.493 (Octubre 2011).» (A+U Publishing), n° 493 (2011).
- A+U. «OMA, Office for Metropolitan Architecture.» *A+U* (A+U Publishing), n° 357 (2000).
- A+U. «Rem Koolhaas-OMA.» (A+U Publishing), n° 217 (1988).
- Abrams, Charles. «The future of housing.» (National Municipal Review) 36 , n° 6 (June 1947): 359 (1946).
- Abu-Lughod, Janet L. *New York, Chicago, Los Angeles : America's global cities*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1999.
- Ageorges, Sylvain. *Sur les traces des expositions universelles : Paris, 1855-1937 : à la recherche des pavillons et des monuments oubliés*. Paris: Parigramme, 2006.
- Alemán, Jorge, César Rendueles, y Slavoj Žižek. *Arte, ideología y capitalismo*. Traducido por César Rendueles. Madrid: Círculo de Bellas Artes, 2008.
- Alonso, Andoni, Ignacio Ayestarán, y N Ursua Lezaun. *Ciencia, tecnología y sociedad*. Estella, Navarra: Editorial Verbo Divino, 1996.
- Alpern, Andrew. *Historic Manhattan apartment houses*. New York: Dover, 1996.
- Alvarez, Lluís X. *Signos estéticos y teoría : crítica de las ciencias del arte*. Barcelona: Anthropos, 1986.
- Amendola, Giandomenico. *La città posmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*. Traducido por Marisa García Vergara y Pablo Sustersic. Madrid: Celeste Ediciones, 1997, 2000.
- Anatolii Nikolaevich Efimov, Aleksandr Ivanovich Anchishkin. *Economía, gestión, plan*. Traducido por Traducción del ruso. Moscú: Editorial de la Agencia de Prensa Nóvosti, 1968.
- Andrews, Wayne. *Architecture, ambition, and Americans : a social history of American architecture*. New York: The Free Press of Glencoe, Collier-Macmillan limited, 1947, 1964.
- Argan, Giulio Carlo. *L'Arte moderna. L'Arte fino al 2000*. Traducido por Gloria Cué. Madrid: Akal, 1992.
- Argan, Giulio Carlo, y et al. *Il Revival (El pasado en el presente : el revival en las artes plásticas, la arquitectura, el cine y el teatro)*. Traducido por Rossend Arques. Barcelona: Gustavo Gili, 1974, 1977.
- Arnheim, Rudolf. *The Dynamics of Architectural Form*. Traducido por Esther Labarta. Barcelona : Gustavo Gili, 1975, 2001.
- Ascher, François. *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Traducido por María Hernández Díaz. Madrid: Alianza Editorial, 2001, 2007.
- Attali, Jean. «La Mutación como Superación.» En *Mutaciones*, de Stefano Boeri, Sanford Kwinter, Nadia Tazi, Hans Ulrich Obrist y et al, traducido por Víctor Tenez. Barcelona : Actar, 2001.
- Attali, Jean. «Roman System, o lo Genérico en todos los tiempos.» En *Mutaciones*, de Harvard Project on the City : Stefano Boeri, Multiplicity : Sanford Kwinter : Nadia Tazi, Hans Ulrich Obrist Rem Koolhaas. Barcelona: Actar, 2000.
- Attoe, Wayne, y Chris Logan. *American urban architecture : catalysts in the design of cities*. Berkeley: University of California Press, 1989.
- Axelos, Kōstas. *Translation of Marx, penseur de la technique de l'aliénation de l'homme à la conquête du monde*. Traducido por Enrique Molina. Barcelona: Editorial Fontanella, 1961, 1969.



Aymonino, Carlo. *Il significato delle città*. Traducido por Francisco Pol Méndez. Madrid : H. Blume, 1981.: H. Blume, 1975, 1981.

Aymonino, Carlo. *L'abitazione razionale (La vivienda racional : Ponencias de los congresos CIAM 1929-1930)*. Traducido por J F Chico, J M Marco y J C Theilacker. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1973.

Aymonino, Carlo. *Origini e sviluppo della città moderna*. Traducido por Laboratorio de Urbanismo de la Universidad de Barcelona. Barcelona: Gustavo Gili, 1971, 1972.

## B

B., C. A. «Report of the New York City Commission on Congestion of Population.» *The Academy of Political Science* (Lecouer Press Company) 26, nº 4 (1911).

Baborsky, Matteo S. *Architecture. XX century*. Traducido por Carmen Muñoz del Río. Madrid: Electa, 2001.

Baert, Patrick. *Social Theory in the Twentieth Century*. Traducido por Jesús Cuéllar Menezo. Madrid: Alianza Editorial, 1998, 2001.

Bahamón, Alejandro, y Ágata Losantos. *Nueva York : atlas histórico de arquitectura*. Barcelona: Parramón, 2007.

Baird, George. «Les Extremes Qui se Touchent ?» *A D* (A D Publishing) 47, nº 5 (1977).

Baldeweg, Juan Navarro, y Andrés Jaque. *Konstantin Melnikov : aparcamiento para 1000 autos. 2a variante. París (Car park for 1000 vehicles. 2nd version. Paris, 1925)*. Madrid: Rueda, 2004.

Ballantyne, Andrew. *Architecture theory : a reader in philosophy and culture*. London ; New York: Continuum, 2005.

Ballesteros, Aurora García, y et al. *Geografía urbana, 1 : la ciudad: objeto de estudio pluridisciplinar*. Barcelona: Oikos-tau, 1995.

Ballesteros, Jesús. *Postmodernidad : decadencia o resistencia*. 2. Madrid: Tecnos, 1989, 2000.

Banham, Reyner. *Megastructure. Urban futures of the recent past*. Traducido por Ramon Font. Barcelona: Gustavo Gili, 1976, 1978.

Banham, Reyner. *Theory and Design in the First Machine Age*. Traducido por Luis Fabricant. Barcelona: Paidós, 1960, 1985.

Baños, Francisco Villacorta. *Culturas y Mentalidades en el Siglo XIX*. Madrid: Editorial Síntesis, 1993.

Barajas, Alfonso del Pozo y. *La condición postmoderna : ideas de ciudad*. Sevilla: Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 2009.

Battisti, Emilio. *Architettura ideologia e scienza*. Traducido por Salvador Pérez Arroyo. Madrid: H. Blume, 1975, 1980.

Bazarov, V. «Principios de la planificación a largo plazo.» En *La costruzione della città sovietica.*, de Paolo Ceccarelli y et al, traducido por Carlos Martí Mas. Barcelona: Gustavo Gili, 1970, 1972.

Bazarov, V. «Principios de la Planificación a Largo Plazo.» En *La Costruzione della città sovietica*, de Paolo Ceccarelli, traducido por Carlos Martí Mas. Barcelona: Gustavo Gili, 1928, 1970.

Beck, Ulrich, Anthony Giddens, y Scott Lash. *Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*. Traducido por Jesús Alborés. Madrid: Alianza, 1994, 2008.

Behne, Adolf. *Moderne Zweckbau (1923 la construcción funcional moderna)*. Traducido por Josep Giner i Olcina. Barcelona: Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña : Ediciones del Serbal, 1926, 1994.

- Behrendt, Walter C. *Modern Building*. (New York: Harcourt, Brace & Co., 1937), p.
- Behrens, Peter. «Arte y técnica.» En *Técnica y cultura : el debate alemán entre Bismarck y Weimar*, de Tomás Maldonado, Peter Behrens y et al, traducido por Luisa Dorazio y Natalia Lazzari Sandro Bertucci. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1910, 2002.
- Bell, Daniel. *The end of ideology*. Traducido por Alberto Soaner Barberis. Madrid: Editorial Tecnos, 1960, 1964.
- Benevolo, Leonardo. *La città e l'architetto*. Traducido por Rosa Premat. Barcelona: Paidós, 1984, 1985.
- Benevolo, Leonardo. *La città europea*. Traducido por María Pons. Barcelona: Crítica, 1993.
- Benevolo, Leonardo. *Le origini dell'urbanistica moderna*. Traducido por Floreal Mazia. Madrid: Celeste Ediciones, 1963, 1994.
- Berger, John. *About looking*. Traducido por Pilar Vázquez. Barcelona: Gustavo Gili, 1980, 2006.
- Berman, Marshall. *All that is solid melts into air : the experience of modernity, (Todo lo sólido se desvanece en el aire : la experiencia de la modernidad)*. Traducido por Andrea Morales Vidal. Madrid: Siglo Veintiuno, 1982, 1989.
- Berndt, Heide, Alfred Lorenzer, y Klaus Horn. *Architektur als ideologie. (La arquitectura como ideología)*. Traducido por Julieta Ballvé. Buenos Aires: Nueva Visión, 1968, 1974.
- Blair, Walter, Theodore Hornberger, y Randall Stewart. *American literature, a brief history*. 1. Traducido por Fluvio Zama. México: Editorial Pax, 1961, 1971.
- Blanco, Javier Rivera. *Arquitectura y orden : ensayos sobre tipologías arquitectónicas*. Valladolid: Instituto de Ciencias de la Educación, Departamento de Teoría de la Arquitectura y Proyectos Arquitectónicos : Universidad de Valladolid, Colegio Oficial de Arquitectos de León, 1988.
- Blaser, Werner. *Chicago architecture : Holabird & Root, 1880-1992*. Basel ; Boston: Birkhäuser Verlag, 1992.
- Blazwick, Iwona, y Tate Modern (Gallery). *Century city : art and culture in the modern metropolis*. London: Tate Gallery Pub., 2001.
- Bloom, Allan D. *The closing of the american mind*. Traducido por Adolfo Martín. Esplugues de Llobregat: Plaza & Janés, 1987, 1989.
- Blum, John M. *The National experience; a history of the United States*. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1973.
- Bookchin, Murray. *The limits of the city*. Traducido por José Corral. Madrid: H. Blume, 1974, 1978.
- Bordwell, David. *El significado del filme : inferencia y retórica en la interpretación cinematográfica (Making meaning : inference and rhetoric)*. Traducido por Josetxo Cerdán y Eduardo Iriarte. Barcelona: Paidós, 1989, 1995.
- Borges, Jorge Luis, y Esther Zemborain de Torres Duggan. *Introducción a la literatura norteamericana*. Madrid: Alianza Editorial, 1967, 1999.
- Boyer, M Christine. *The city of collective memory : its historical imagery and architectural entertainments*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1994.
- Boyer, M Christine. *Dreaming the rational city : the myth of American city planning*. London: Cambridge, Mass. : MIT Press, 1983, 1986.
- Boyle, Bernard M. «Architectural practice in America, 1865-1965- ideal and reality.» En *The Architect : chapters in the history of the profession*, de Spiro Kostof, traducido por Margarita Suárez Carreño. Madrid: Cátedra, D.L., 1976, 1984.

- Bozal, Valeriano, y Jaime Brihuega. *Historia de las ideas estéticas y de las teorías artísticas contemporáneas*. Balsa de la Medusa (Visor Distribuciones). Vol. 2. Madrid: A. Machado Libros, 1996, 2002.
- Bozal, Valeriano, y Javier Arnaldo. *Historia de las ideas estéticas y de las teorías artísticas contemporáneas*. Vol. 1 y 2. Madrid: Visor, 1996.
- Bradford, Sarah, y Carl W Condit. *Rise of the New York skyscraper, 1865-1913*. New Haven: Yale University Press, 1996.
- Braunfels, Wolfgang. *Abendländische Stadtbaukunst, (Urbanismo occidental)*. 1. Traducido por Ramón Ibero. Madrid: Alianza Editorial, 1976, 1987.
- Bravo, Restituto Sierra. *Tesis doctorales y trabajos de investigación científica*. Madrid: Paraninfo, 1994.
- Bridges, William, Gouverneur Morris, Simeon De Witt, John Rutherford, y New York (State). Legislature. *Map of the city of New-York and island of Manhattan : with explanatory remarks and references*. New-York: Printed for the author by T. & J. Swords, 1811.
- Buchloh, Benjamín H. *Formalism and historicity : models and methods in twentieth-century art*. Traducido por Carolina del Olmo y César Rendueles. Madrid: Akal, 2004.
- Burchard, John Ely, y Albert Bush-Brown. *The Architecture of America : a social and cultural history*. Boston: Little, Brown and Company, 1911, 1961.
- Burchard, John Ely, y Albert Bush-Brown. *The Architecture of America ; a social and cultural history*. Traducido por Victorino Pérez. México: Editorial Letras, 1911, 1963.
- Burgos, Francisco Cantera, y Ginés Garrido. *El Lissitzky : Wolkenbügel 1924-1925*. Madrid: Editorial Rueda, 2004.
- Burke, Peter, Jim Sharpe, y et al. *New Perspectives on Historical Writing (Formas de hacer Historia)*. Traducido por José Luis Gil Aristu. Madrid: Alianza Editorial, 2003.
- Burnham, Daniel Hudson, Edward H Bennett, y Commercial Club of Chicago. *Plan of Chicago*. New York: Da Capo Press, 1909, 1970.
- Bush-Brown, Albert. *Louis Sullivan*. 1. Traducido por Victor Scholz. Barcelona: Editorial Bruguera, 1960, 1964.
- C**
- Cacciari, Massimo. *La Città*. 4. Traducido por Moisés Puente. Barcelona: Gustavo Gili, 2004, 2010.
- Calatrava, Juan A, Stanislaus Von Moos, Iñaki Abalos, y et al. *Doblando el ángulo recto : siete ensayos en torno a Le Corbusier*. Madrid: Círculo de Bellas Artes, 2009.
- Calatrava, Juan, Juan Miguel Hernández León, y et al. *Le Corbusier y la síntesis de las artes : el Poema del ángulo recto. Exposición, Madrid, Círculo de Bellas Artes, 2006*. Madrid: Círculo de Bellas Artes, 2006.
- Călinescu, Matei. *Five faces of modernity : Modernism, Avant-garde, Decadence, Kitsch, Postmodernism, (Cinco caras de la modernidad : modernismo, vanguardia, decadencia, kitsch, posmodernismo)*. Traducido por Francisco Rodríguez Martín. Madrid: Tecnos, 1987, 2003.
- Campero, Carolina Farías. «La Posmodernidad y los Lenguajes del Arte; propuestas de fin de siglo.» En *Modernidad y posmodernidad : la crisis de los paradigmas y los valores*, de Zidane Zéroui. México: Limusa, 2000.

- Campi, Mario. *Skyscrapers : an architectural type of modern urbanism*. Boston: Birkhäuser, 2000.
- Canclini, Néstor García. *Culturas híbridas : estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México, D.F.: Grijalbo : Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990.
- Cantero, Ricardo Anguita, y Xavier Huetz de Lemp. *Normas y prácticas urbanísticas en ciudades españolas e hispanoamericanas, siglos XVIII-XXI*. Granada: Universidad de Granada, 2010.
- Capitel, Antón. *Kenzo Tange y los metabolistas*. Madrid: Ediciones Asimétricas, 2010.
- Carrier, Hervé. *Lexique de la culture pour l'analyse culturelle et l'inculturation*. Traducido por Alfonso Ortíz García. Estella (Navarra): Editorial Verbo Divino, 1992, 1994.
- Casetti, Francesco. *Teorie del cine : 1945-1990*. Traducido por Pepa Linares. Madrid: Cátedra, 1994, 2005.
- Castells, Manuel. *La question urbaine*. 17. Traducido por Irene C. Oliván. México: Siglo XXI editores, S.A. de S.V., 1974, 2008.
- Cerasi, Maurice M. *Lo spazio collettivo della città, costruzione e dissoluzione del sistema pubblico nell'architettura della città moderna*. Traducido por Ada Llorens. Vilassar de Mar (Barcelona): Oikos-Tau, 1990.
- Chapin, F Stuart. *Urban Land Use Planning*. Traducido por José Antonio López Candeira. Barcelona: Oikos-tau, 1977.
- Chiodi, Cesare. *La città moderna; tecnica urbanistica*. Milano: Ulrico Hoepli, 1935.
- Choay, Françoise. *L'urbanisme: utopies et réalités*. 2. Traducido por Luis del Castillo. Barcelona: Lumen, 1965, 1976.
- Christison, Muriel B. «LeRoy S. Buffington and the Minneapolis boom of the 1880's.» 23 (1942).
- Churchill, Henry Stern. *The city is the people*. Traducido por Luis Fabricant. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1945, 1958.
- Ciucci, Giorgio, Francesco Dal Co, Mario Manieri-Elia, y Manfredo Tafuri. *La città americana*. Traducido por Montserrat Alós y José Quetglas. Barcelona: Gustavo Gili , 1973, 1975.
- Claeys, Gregory. *Searching for utopia : the history of an idea*. Traducido por Maria Condor. Madrid: Siruela, 2011.
- Co, Francesco Dal. «"Ahora esto se ha perdido". El Teatro del Mundo de Aldo Rossi en la Bienal de Venecia.» En *Aldo Rossi*, de Alberto Ferlenga, traducido por Graziella Baravalle y Jordi Pinós. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1992.
- Co, Francesco Dal. *Abitare nel moderno ; teorie del moderno*. Traducido por Julia Pereyra. Barcelona: Paidós, 1982, 1990.
- Collingwood, R G. *The principles of art*. Traducido por Horacio Flores Sánchez. México: Fondo de Cultura Económica, 1938, 1978.
- Collins, Peter. *Changing ideals in modern architecture (1750-1950)*. Traducido por Ignasi de Solá-Morales Rubió. Barcelona: Gustavo Gili, 1965, 1970.
- Colmenares, Abner J. *Las tipologías arquitectónicas : una antología de ensayos críticos*. Caracas: Universidad Central de Venezuela, Vicerrectorado Académico, 1999.
- Colquhoun, Alan. *Meaning and change in architecture*. Traducido por Pilar Bonet. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- Colquhoun, Alan. *Modern architecture*. Traducido por Jorge Sainz. Barcelona : Editorial Gustavo Gil: Gustavo Gili, 2002, 2005.

- Colquhoun, Alan. *Modernity and the classical tradition*. Traducido por Ramón Martínez Castellote. Madrid : Júcar universidad., Serie Arte & arquitectura, 1989, 1991.
- Comte, Auguste. *Cours de philosophie positive ; Discours sur l'esprit positif. (Curso de filosofía positiva (lecciones I y II) ; Discurso sobre el espíritu positivo)*. Traducido por José Manuel Revuelta. Barcelona: Folio, 1842, 2002.
- Condit, Carl W. *The Chicago school of architecture : a history of commercial and public building in the Chicago area, 1875-1925*. Chicago: University of Chicago Press, 1964.
- Condit, Carl W. *The Chicago school of architecture : a history of commercial and public building in the Chicago area, 1875-1925*. Chicago: University of Chicago, 1952, 1966.
- Conn, Peter J. *Literature in America*. Traducido por Carmen Franci. Madrid: Cambridge University, 1998.
- Connely, Willard. *Louis Sullivan as he lived; the shaping of American architecture, a biography*. New York: Horizon Press, 1960.
- Conrad, Peter. *Modern times, modern places, Life & art in the 20th century*. London: Thames & Hudson, 1998.
- Conrads, Ulrich. *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts. (Programas y manifiestos de la arquitectura del siglo XX.)*. Barcelona: Lumen, 1964, 1973.
- Cook, Clarence. «The House Beautiful: Essays on Beds and Tables, Stools and Candlesticks.» (Charles Scribner's Sons, 1895, pp. 19, 20.) 1877.
- Corbusier, Le. *La Charte d'Athenes*. Traducido por Anthony Eardle. Nueva York: Grossman, 1943, 1973.
- Corbusier, Le. *Quand les cathédrales étaient blanches*. Traducido por Marta Llorente. Madrid: Ediciones Apóstrofe, 2007.
- Corbusier, Le. *Quand les cathédrales étaient blanches. (Cuando las catedrales eran blancas : viaje al país de los tímidos)*. Traducido por Julio E Payró. Barcelona: Ediciones Apóstrofe, 1999.
- Corbusier, Le. *The Athens Charter: "The Declaration of La sarraz"*. Traducido por Anthony Eardley. New York: Grossman, 1928, 1973.
- Corbusier, Le. *Vers une architecture*. 2. Traducido por Josefina Martínez Alinari. Barcelona: Poseidón, 1923, 1978.
- Corbusier, Le, y François de Pierrefeu. *La maison des hommes*. Traducido por Roser Berdagué. Barcelona: 1999, 1945, 1999.
- Cordova, Marycela. «Modernidad, cultura y devenir en el mundo actual .» En *Modernidad y posmodernidad : la crisis de los paradigmas y valores*, de Zidane Zéroui. México: Limusa, 2000.
- Cortés, Juan Antonio. *Lecciones de equilibrio*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2006.
- Crow, Thomas E. *Modern art in the common culture*. Traducido por Joaquín Chamorro Mielke. Vol. 10. Madrid: Akal., Arte contemporáneo, 1996, 2002.
- Crow, Thomas E. *The rise of the sixties : American and European art in the era of dissent (El esplendor de los sesenta : arte americano y europeo en la era de la rebeldía 1955-1969)*. Traducido por Selina Blasco. Madrid: Akal Ediciones, 1996, 2001.
- Cucó, Josepa. *Antropología urbana*. Barcelona: Ariel, 2004.
- Cueco, Jorge Torres. *Le Corbusier : visiones de la técnica en cinco tiempos*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2004.
- Cullingworth, J B. *Planning in the USA : policies, issues, and processes*. London ; New York: Routledge, 1997.

Cunningham, Colin. *Building for the victorians*. Traducido por Rafael Lassaletta Cano. Torrejón de Ardoz: Akal D.L., 1985, 1991.

Curtis, Helena, N Sue Barnes, Adriana Schnek, y Graciela Flores. *Biología*. Buenos Aires: Editorial Médica Panamericana, 2000.

## D

Danto, Arthur C, y et al. *Qué es una obra maestra? (Qu'est-ce qu'un chef-d'oeuvre?)*. Traducido por Maria José Furió. Barcelona: Crítica, 1998, 2002.

Danto, Arthur Coleman. *After the end of art : contemporary art and the pale of history*. Barcelona: Paidós, 1995, 1999.

Danto, Arthur Coleman. *The transfiguration of the commonplace : a philosophy of art*. Traducido por Ángel y Aurora Mollá Román. Barcelona: Paidós estética, 1981, 2002.

Delfante, Charles. *Grande histoire de la ville: de la Mesopotamie aux États-Unis*. Traducido por Ángel Isac. Madrid: Abada, 1997, 2006.

Diamonstein, Barbaralee. *The landmarks of New York*. New York: Abrams, 1988.

Dijk, Teun A van. *Ideology. A Multidisciplinary Approach*. Traducido por Lucrecia Berrone de Blanco. Barcelona: Gedisa Editorial, 1999.

Donat, John. *World architecture 2*. London: Studio Vista, 1965.

Donat, John. *World architecture one*. London: Studio Vista, 1964.

Douglas, George H. *Skyscrapers : a social history of the very tall building in America*. Jefferson, N.C.: McFarland & Co., 1996.

Drexler, Arthur. *Transformations in modern architecture*. Traducido por Gonçal Zaragoza. Barcelona: Editorial G. Gili, 1971, 1981.

Duby, Georges. *Le temps des cathédrales. L'art et la société, 980-1420*. Traducido por Arturo R. Firpo. Madrid: Ediciones Cátedra, 1975, 2010.

Duby, Georges. *San Bernardo y el arte cisterciense : (El nacimiento del gótico)*. Traducido por Luis Muñiz. Madrid: Taurus, 1981, 1989.

Duncan, Hugh Dalziel. *Culture and democracy; the struggle for form in society and architecture in Chicago and the Middle West during the life and times of Louis H. Sullivan*. Totowa, N.J.: Bedminster Press, 1965.

Dunster, David. «Selling Mies.» En *Chicago architecture : histories, revisions, alternatives*, de Charles Waldheim y Katerina Rüedi, 96. Chicago: University of Chicago Press, 2001, 2005.

Durliat, Marcel. *Introducción al arte medieval en occidente*. Traducido por Fernando Bringas Trueba. Madrid: Cuadernos arte Cátedra, 1988.

## E

Easterling, Keller. *American town plans : a comparative time line*. New York: Princeton Architectural Press, 1993.

Eliade, Mircea. *Le mythe de l'éternel retour*. 4. Traducido por Ricardo Anaya. Madrid: Madrid Alianza Editorial, 1951, 1982.

Elliott, Emory, y et al. *Literary history of the United States*. Traducido por Crítica y estudios literarios. Madrid: Cátedra, 1991.



- Emery, Edwin. *The Press and America*. Traducido por José Silva. México: F. Trillas, 1954, 1966.
- Engels, Friedrich. "zur wohnungsfrage. die grossen stadte." (*El problema de la vivienda y las grandes ciudades*). Traducido por Esther Donato y Margarita Lömker. Barcelona: Gustavo Gili, 1872, 1974.
- Enjuto, Rosario del Caz, Pablo Gigosos, y Manuel Saravia Madrigal. *Ciudades civilizadas : lecciones de urbanismo*. Valladolid: Ediciones ETSAV, 1999.
- Entremont, Alban d'. *Geografía económica*. Madrid: Cátedra, 1997.
- Ernst May. «La construcción de ciudades en la U.R.S.S .» En *1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos*, de El Lissitzky, traducido por Juan-Eduardo Cirlot. Barcelona: Gustavo Gili, 1930, 1970.
- Esperdy, Gabrielle. «Defying the Grid: A Retroactive Manifesto for the Culture of Decongestion.» *Perspecta* (The MIT Press) 30 (1999): 19-33.
- Eyck, Aldo van. «La Interioridad del Tiempo.» En *Meaning in architecture*, de Charles Jencks y George, and others Baird, traducido por María Teresa Muñoz, 187. Madrid: H. Blume Ediciones, 1969, 1975.
- F**
- F. Svetlov, S. Gomyj. «La ciudad socialista en la sociedad sin clases.» En *La costruzione della città sovietica*, de Paolo Ceccarelli y et al, traducido por Carlos Martí Mas. Barcelona: Gustavo Gili, 1970, 1972.
- Falque, Juan R Goberna. *Civilización : historia de una idea*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, 1999.
- Farina, Paolo, Giuliana Rovero, y Marcello Tommasi. *Il mondo delle torri : da Babilonia a Manhattan*. Milano: Mazzotta, 1990.
- Fauchereau, Serge, y otros. *Imagen y palabra*. Traducido por Julio Pérez Ugena, Pedro Piedras Monroy y et al. Madrid: Ediciones Arte y Estética, 2006, 2008.
- Faulkner, Harold Underwood. *American Economic History*. Traducido por Aída Aisenso. Buenos Aires: Nova, 1924, 1956.
- Feinberg, Barry, y Ronald Kasrils. *Bertrand Russell's America; his transatlantic travels and writings*. Traducido por José Francisco Ivars. Madrid: Taurus, 1973, 1976.
- Ferlenga, Alberto. *Aldo Rossi : obras y proyectos*. Traducido por Graziella Baravalle y Jordi Pinós. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1992.
- Findling, John E. *Chicago's great world's fairs*. Manchester ; New York: Manchester University Press ; New York, 1994.
- Fischer, Ernst. *Von der Notwendigkeit der Kunst (La necesidad del arte)*. Traducido por J. Solé-Tura. Barcelona: Ediciones Península, 1967, 1993.
- Fitch, James Marston. *American building. 1, The historical forces that shaped it*. Boston: Houghton Mifflin ; Cambridge : Riverside press, 1947, 1966.
- Florin, Lambert. *Ghost towns of the West*. New York: Promontory Press, 1971.
- Foerster, Norman. *The reinterpretation of American literature; some contributions toward the understanding of its historical development*. Traducido por Nuria Parés. México: Pax-Mexico, 1968.
- Fogel, Robert William. «A quantitative approach to the study of railroads in American economic growth : a report of some preliminary findings / R.W. Fogel (1962).» En *Railroads and American economic growth* :

- essays in econometric history*, de Robert William Fogel. Baltimore: John Hopkins Press, 1964.
- Fogelson, Robert. *Downtown : its rise and fall, 1880-1950*. New Haven: Yale University Press, 2001.
- Folin, Marino. *La Città del capitale : per una fondazione materialistica dell'architettura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.
- Ford, George B. «City-Planning in New York City: How All Can Cooperate.» (Proceedings of the Academy of Political Science in the City of New York) 2, nº 4 (1912).
- Fourquet, François, y Lion Murard. *Les équipements du pouvoir. Villes, territoires et équipements collectifs*. Traducido por Alberto Szpunberg. Barcelona: Gustavo Gili, 1973, 1978.
- Frampton, Kenneth. «Labor, Trabajo y Arquitectura.» En *Meaning in architecture*, de Charles Jencks y George Baird, traducido por María Teresa Muñoz. Madrid: H. Blume Ediciones, 1975.
- Frampton, Kenneth. *Le Corbusier*. Traducido por Juan Calatrava. Madrid: Akal Arquitectura, 1997, 2000.
- Frampton, Kenneth. *Modern architecture: a critical history*. Traducido por Esteve Rimbaut i Sauri, Aquiles González Raventós y M. Luisa Aguado. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, 1987.
- Frampton, Kenneth. *Studies in tectonic culture : the poetics of construction in nineteenth and twentieth century architecture*. Traducido por Amaya Bozal. Tres Cantos, Madrid: Akal Ediciones, 1995, 1999.
- Frampton, Kenneth. «Two or three things I know about them: a note on Manhattanism.» *Architectural Design* (A D Publisher) 47, nº 5 (1977): 315-318.
- Francastel, Pierre. *Art et technique aux XIXe. et XXe. siècles*. Traducido por Carlos Lluch. Valencia: Fomento de Cultura, 1956, 1961.
- Francisco Calvo Serraller, Fernando Checa Cremades, Mireia Freixa. *Ilustración y romanticismo*. Vol. 7. Barcelona: G. Gili, 1982.
- Frankl, Paul. *Die Entwicklungsphasen der Neueren Baukunst (Principios fundamentales de la historia de la arquitectura : el desarrollo de la arquitectura europea: 1420-1900)*. Traducido por Herminia Dauer. Barcelona: Gustavo Gili, 1914, 1981.
- Fraschina, Francis, Charles Harrison, y Deirdre Paul. *Modern art and modernism : a critical anthology*. New York: Harper & Row, 1982, 1987.
- Freixa, Mireia. *Las Vanguardias del siglo XIX*. Barcelona: Gustavo Gili, 1982.
- Frick, Dieter. *Una teoría del urbanismo acerca de la organización constructivo-espacial de ciudad*. Traducido por Luisa Piedrahíta Jaramillo y Claudia Ríos. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2011.
- Fuentes, Jorge. *Marx-Engels, crítica al despotismo urbano: 1839-1846*. México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1991.
- Fuller, Samuel. *New York in the 1930s*. Paris: Hazan, 1939, 1997.
- Fusco, Renato De. *Il piacere dell'arte. Capire la pittura, la scultura*. Traducido por Carmen Artal. Barcelona: Gustavo Gili, 2004, 2008.
- Fusco, Renato De. *L'idea di architettura: storia della critica da Viollet-le-Duc a Persico*. Traducido por Montserrat Alós-Moner y Josep Quetglas. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.

# G

- Galantay, Ervin Y. *New Towns: Antiquity to the Present*. Traducido por Justo G. Beramendi. Barcelona: Gustavo Gili, 1975, 1977.
- Gans, Deborah. *The Le Corbusier Guide*. Traducido por Santiago Castán. Barcelona: Gustavo Gili, 1988.
- García, Miguel Jaime. *La dimensión reflexiva de la arquitectura moderna*. Pamplona: Eunsu, 2000.
- García, Vasquez Carlos. *Antópolis : el desvanecimiento de lo urbano en el Cinturón del Sol*. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.
- Gargiani, Roberto. *Rem Koolhaas, OMA : the construction of merveilles*. Traducido por Stephen Piccolo. Lausanne: EPFL Press ; Oxford : Routledge, 2008.
- Garrido, Ginés, Andrés Cánovas, y Universidad Politécnica de Madrid. Departamento de Proyectos Arquitectónicos. *Textos de crítica de arquitectura comentados. I*. Madrid: Departamento de Proyectos ETSAM, D.L. , 2003.
- George, Pierre. *Précis de géographie urbaine. 6*. Traducido por Jorge Garzolini. Barcelona: Editorial Ariel, 1964, 1982.
- Giddens, Anthony. *The Class Structure of the Advanced Societies (La Estructura de clases en las sociedades avanzadas)*. Traducido por Joaquín Bollo Muro. Madrid: Alianza, 1973, 1979.
- Giedion, Siegfried. *Architektur und Gemeinschaft (Arquitectura y comunidad)*. Traducido por José María Coco Ferraris. Buenos Aires: Nueva Visión, 1956, 1957.
- Giedion, Sigfrid. *Space, time and architecture; the growth of a new tradition*. Traducido por Isidro Puig Boada. Barcelona: Dossat , 1982.
- Giner, Salvador. *Historia del pensamiento social*. 10a ed. ampliada y actualizada. Barcelona: Ariel, 1967, 2002.
- Girard, Xavier. *Bauhaus*. Traducido por Pía Minchot. Madrid: H. Kliczkowski, 2003.
- Giraudoux, Jean, y CIAM. *La Carta de Atenas : discurso liminar de Jean Giraudoux*. Buenos Aires: Contemporánea, 1957.
- Glaserfeld, Ernst von. «La construcción del conocimiento.» En *Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad*, de Ilya Prigogine, Dora Fried Schnitman y et al, traducido por Leonor Spilzinger Leandro Wolfson. Buenos Aires: Paidós, 1994, 2002.
- Glusberg, Jorge. *Moderno, postmoderno : de Nietzsche al arte global*. Buenos Aires: Emecé, 1993.
- Glusberg, Jorge. *Orígenes de la modernidad : moderno-premoderno, de Perrault a Rimbaud*. Buenos Aires: Emecé Editores, 1994.
- Goldzamt, Edmund. *Urbanistyka krajów socjalistycznych : problemy społeczne. (El urbanismo en la Europa socialista)*. Traducido por Pedro Madrigal. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1971, 1980.
- Gomáriz, Enrique. «La Discusión Acerca de la URSS.» En *Acerca de la naturaleza social de la Unión Soviética*, de Paul M Sweezy, A. Gunder Frank, Ernest Mandel, R. Milliband, Ludolfo Paramio y Bernard Chavance. Puebla: Instituto de Ciencias de la Universidad Autónoma de Puebla, 1979.
- Gómez, Alberto Pérez. *La génesis y superación del funcionalismo en arquitectura*. México: Editorial Limusa , 1980.

- González, María José. *Políticas y estrategias urbanas : la distribución del espacio privado y público en la ciudad*. Madrid: Editorial Fundamentos, 2000.
- Goody, Joan E. *New architecture in Boston*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press, 1965.
- Gottfried, Semper. *Wissenschaft, Industrie und Kunst : Vorschläge zur Anregung nationalen Kunstgefühles. (Ciencia, Industria y Artes: Las propuestas para estimular la sensación de Arte Nacional)*. Braunschweig: Friedrich Vieweg und Sohn., 1852.
- Gouldner, Alvin Ward. *The coming crisis of western sociology*. 2. Traducido por Néstor Míguez y revisión María R. Viganó de Bonacalza y Ariel Bignami. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu Editores, 1970, 2000.
- Gouldner, Alvin Ward. *The dialectic of ideology and technology : the origins, grammar, and future of ideology*. Traducido por Néstor A Míguez. Madrid: Alianza Editorial, 1976, 1978.
- Gravagnuolo, Benedetto. *la obra progettazione urbana in Europa, (Historia del urbanismo en Europa 1750-1960)*. Traducido por Juan A Calatrava. Madrid: Akal ediciones, 1991, 1998.
- Greenberg, Clement. *Art and culture; critical essays*. Traducido por Justo G Beramendi. Barcelona: Gustavo Gili, 1961, 1965, 1979.
- Gropius, Walter. «"The Sociological Foundations of the Minimum Dwelling".» En *Scope of Total Architecture*, de Walter Gropius, 98-100. New York: Collier Books, 1929, 1962.
- Gropius, Walter. *Arquitectura y planeamiento*. 2. Traducido por José A. Rey Pastor, Jorge E. Hardoy, Odilia E. Suárez y Roberto Vernengo. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1935, 1962.
- group, a+t research, Aurora Fernandez Per, Javier Mozas, y Javier Arpa. *This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings*. Vitoria-Gasteiz: a+t architecture publishers, 2011.
- Güell, Jose M. Fernandez. *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Gustavo Gili, 1997.
- Guide, Record and. «"Particulars of Equitable Building Plans".» (Record and Guide), nº 82 (1908).
- Guillén, Mauro. *The taylorized beauty of the mechanical. Scientific management. (La disciplinada belleza de lo mecánico el taylorismo y el nacimiento de la arquitectura modernista)*. Traducido por José Antonio de la Riva Fort y Jesús Villena López. Madrid: Modus Laborandi, 2006, 2009.
- Gutheim, Frederick. *One hundred Years of architecture in America : 1857-1957*. New York: Reinhold, 1957.
- Gutiérrez, Félix Martín. *Literatura de los Estados Unidos : una lectura crítica*. Madrid: Alianza Editorial, 2003.
- Gutiérrez, Victoriano Sainz. *Aldo Rossi : la ciudad, la arquitectura, el pensamiento*. Buenos Aires: Editorial Nobuko, 2011.

## H

- Hadjinicolaou, Nicos. *Histoire de l'art et lutte des classes*. Traducido por Aurelio Garzón del Camino. México: Siglo Veintiuno, 1973, 1988.
- Hall, Peter Geoffrey. *Cities of tomorrow : an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Traducido por Consol Freixa. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1988, 1996.

- Hall, Peter. *The world cities*. New York: McGraw-Hill, 1966.
- Harris, Bill, Judith Dupré, y Jorg Brockmann. *One Thousand New York Buildings (Mille edifici di New York)*. Traducido por Cristina Coldagelli, et al Claudia Valeria Letizia. Milano: Electa, 2003.
- Harrison, Charles, y Paul Wood. *Art in theory, 1900-2000 : an anthology of changing ideas*. Malden, MA.: Blackwell Pub., 1992, 1996.
- Hartt, Frederick. *Art : a history of painting, sculpture, and architecture*. New York: H.N. Abrams, 1976.
- Hatje, Gerd. *Knaurs Lexikon der modernen Architektur. (Diccionario ilustrado de la arquitectura contemporánea)*. Traducido por José María Mantero. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.
- Heide Berndt, Alfred Lorenzer y Klaus Horn. *Architektur als Ideologie*. Traducido por Julieta Ballvé. Buenos Aires: Nueva Visión, 1968, 1974.
- Hereu, Pere, Josep Maria Montaner, y Jordi Oliveras. *Textos de arquitectura de la modernidad*. Traducido por Joaquín Rodríguez Monteverde. Madrid: Nerea, 1994, 1999.
- Hernández, Javier Domínguez, y et al. *Moderno/contemporáneo : un debate de horizontes*. Medellín: La Carreta : Universidad de Antioquia, Facultad de Artes [e] Instituto de Filosofía, 2008, 2008.
- Hilberseimer, Ludwig. *Contemporary architecture: its roots and trends*. Chicago: P. Theobald, 1964.
- Hilberseimer, Ludwig. *Groszstadt architektur. (La arquitectura de la gran ciudad)*. 2. Traducido por Pedro Madrigal Devesa. Barcelona: Gustavo Gili, 1927, 1979, 1999.
- Hitchcock, Henry-Russell. *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries (Arquitectura : siglos XIX y XX)*. Traducido por Luis E. Santiago. Madrid: Cátedra, 1958, 2008.
- Höffe, Otfried. *Kleine Geschichte der Philosophie (Breve historia ilustrada de la filosofía)*. Traducido por José Luis Gil Aristu. Barcelona: Ediciones Península, 2001, 2003.
- Hoffmann, Donald. *Frank Lloyd Wright, Louis Sullivan, and the skyscraper*. Mineola, N.Y: Dover Publications, 1998.
- Holly, Henry Hudson. «Modern Dwellings: Their Construction, Decoration, and Furniture.» (Harper's New Monthly Magazine), nº 52 (December 1875 - May 1876).
- Homburger, Eric. *New York city*. Traducido por Reto Pedrazzini. Milano: Bruno Mondadori, 2003.
- Honour, Hugh. *Romanticism*. 8. Traducido por Remigio Gómez Díaz. Madrid: Alianza Editorial, 1979, 1981.
- Honour, Hugh, y John Fleming. *The Visual Arts: a History*. Traducido por Jordi González Llacer y Marta González Llacer. Barcelona: Editorial Reverté, 1986.
- Huizinga, Johan. *El otoño de la edad media; estudios sobre las formas de la vida y del espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos*. 6. Traducido por José Gaos. Madrid: Alianza Editorial, 1930, 1985.

## J

- Jackson, Kenneth T, y Stanley K Schultz. *Cities in American history*. 1. New York: Knopf, 1972.
- James Ford, with the collaboration of Katherine Morrow and George N. Thompson. *Slums and housing, with special reference to New York*

*City; history, conditions, policy*,. Vol. 2. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1936.

Jameson, Frederic. *Postmodernism or the Cultural Logic of Late Capitalism*. Traducido por José Luis Pardo Torío. Barcelona: Paidós, 1991.

Jaramillo, Samuel. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. 2. Santafé de Bogotá, D.C.: Ediciones Uniandes, 1994, 2009.

Jencks, Charles. *Modern movements in architecture*. Traducido por Fernando Gonzalez Fernandez. Madrid: Hermann Blume, 1973, 1982.

Jencks, Charles. *What is Post-modernism?* London: Academy Editions ; New York : St. Martin's Press, 1986, 1989.

Jencks, Charles, y Karl Kropf. *Theories and manifestoes of contemporary architecture*. Chichester: Academy Editions, 1997.

Joedicke, Jürgen. *Candilis-Josic-Woods : a decade of architecture and urban design (Ein Jahrzehnt Architektur und Stadtplanung)*. Traducido por Juan-Eduardo Cirlot. Barcelona: Gustavo Gili y Karel Krämer Verlag, 1968.

Johnson, David A. *Planning the great metropolis : the 1929 Regional Plan of New York and Its Environs*. London ; New York: E & FN Spon, 1996.

Johnson, Paul. *History of the American people*. 1. Traducido por Fernando Mateo y Eduardo Hojman. Barcelona: Javier Vergara Editor, 1997, 2001.

Johnson, Philip. *Philip Johnson, Writings*. Traducido por Eduard Mira. Barcelona: Gustavo Gili, 1979, 1981.

Julius, Anthony. *Transgressions. The offences of art*. Traducido por Isabel Ferrer. Barcelona: Ediciones Destino, 2002.

K

Kemp, Emory L. «Hydraulic Cement: The Magic Powder.» En *American civil engineering history : the pioneering years : proceedings of the Fourth National Congress on Civil Engineering History and Heritage, November 2-6, 2002, Washington, D.C.*, de Bernard G Dennis, American Society of Civil Engineers. Committee on History and Heritage of American Civil Engineering. y American Society of Civil Engineers. National Capital Section. Reston, Va: American Society of Civil Engineers, 2003.

Kesselman, Ricardo. *Las estrategias de desarrollo como ideologías*. México: Siglo XXI, 1973.

Kimball, Fiske. *American architecture*. Indianapolis, New York: The Bobbs-Merrill Company, 1928.

Kirkland, Edward C. *Historia económica de Estados Unidos*. 2. Traducido por Eugenio Imaz. México, D.F. : Fondo de Cultura Económica, 1941, 1948.

Koepf, Hans. *Baukunst in fünf Jahrtausenden (La arquitectura en sus planos)*. Traducido por Julia García Lenberg. Madrid: Cátedra, 1954, 1985, 1999.

Koolhaas, Rem. «A manifesto of Manhattanism.» *Progressive Architecture* (Reinhold bar. Corp.), nº 12 (1978).

Koolhaas, Rem. *Delirious New York, (Delirio de Nueva York : un manifiesto retroactivo para Manhattan)*. Traducido por Jorge Sainz. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1978, 2004.

Koolhaas, Rem. *Junkspace (Espacio basura)*. Traducido por Jorge Sainz. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002, 2007.



- Koolhaas, Rem. «'Life in the Metropolis' or 'The Culture of Congestion'.» *A D OMA* (A D publishing) 47, nº 5 (1977).
- Koolhaas, Rem. *Rem Koolhaas, conversations with students*. Traducido por Víctor Ténez. Barcelona: Gustavo Gili, 1996, 2002.
- Koolhaas, Rem. *Singapore songlines. Portrait of a Potemkin metropolis ... or thirty years of tabula rasa*. Traducido por Jorge Sainz. Barcelona: Gustavo Gili, 1995, 2010.
- Koolhaas, Rem. *The generic city*. Traducido por Jorge Sainz. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.
- Koolhaas, Rem, Bruce Mau, Jennifer Sigler, Hans Werlemann, y Office for Metropolitan Architecture. *Small, medium, large, extra-large : Office for Metropolitan Architecture, Rem Koolhaas, and Bruce Mau*. New York: Monacelli Press, 1995, 1997.
- Koolhaas, Rem, Stefano Boeri, Sanford Kwinter, Nadia Tazi, y Hans Ulrich Obrist. *Mutations : Rem Koolhaas, Harvard Project on the City, Stefano Boeri, Multiplicity, Sanford Kwinter, Nadia Tazi, Hans Ulrich Obrist*. Barcelona: ACTAR ; Bordeaux, France : Arc en rêve centre d'architecture, 2000.
- Koolhaas, Rem, y Col·legi de Arquitectes de Catalunya. *Rem Koolhaas : projectes urbans, urban projects : (1985-1990)*. Traducido por Jordi Palou Joaquina Ballarin. Barcelona: Col·legi de Arquitectes de Catalunya: Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, D.L., 1991.
- Koolhaas, Rem, y Fernando Márquez Cecilia. «AMO : OMA ; Rem Koolhaas ; 1996-2006 ; delirio y más.» *El Croquis* (El Croquis Ed.) 1 y 2 (2006).
- Koolhaas, Rem, y Office for Metropolitan Architecture. *Content*. Köln: Taschen, 2004.
- Korn, Arthur. *History builds the town*. London: Lund, Humphries, 1953.
- Kostof, Spiro. *The city shaped : urban patterns and meanings through history*. Boston: Bulfinch Press, 1991.
- Kotkin, Joel. *The city : a global history*. Traducido por Francisco Ramos. Barcelona: Debate, 2005, 2006.
- Kranzberg, Melvin, Carroll W Pursell, y (eds.). *Technology in Western civilization. The emergency of modern industrial society earliest times to 1900*. Traducido por Esteve Riambau i Saurí. Barcelona : Gustavo Gili, 1967, 1981.
- Kruft, Hanno-Walter. *Geschichte der Architekturtheorie (Historia de la teoría de la arquitectura)*. Traducido por Pablo Diener Ojeda. Madrid: Alianza Editorial, 1990.
- Kultermann, Udo. *(Geschichte der Kunstgeschichte) Historia de la historia del arte : el camino de una ciencia*. Traducido por Jesús Espino Nuño. Madrid: Akal, 1966, 1996.
- Kurokawa, Kisho. *Kisho Kurokawa : Metabolism in architecture*. London: Studio Vista, 1977.
- L**
- Landau, Royston. *New directions in British architecture*. Traducido por Juan J. Garrido. Barcelona: Editorial Blume, 1969.
- Lang, Jon T. *Urban design : the American experience*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.
- Lankevich, George J. *American metropolis : a history of New York City*. New York: New York University Press, 1998.

- Leach, Neil. *The Anaesthetics of Architecture*. Traducido por Fernando Quezada. Barcelona: Gustavo Gili, 1999, 2001.
- Lefebvre, Henri. *Du rural à l'urbain*. 3. Traducido por Javier González Pueyo. Barcelona: Península, 1970, 1975.
- Lefrancois-Pillion, Louise. *Abbayes et cathédrales*. Traducido por Tomás G Larraya. Andorra: Casal I Vall, 1958.
- Lévi-Strauss, Claude. *Myth and Meaning*. Traducido por Héctor Arruabarrena. Mexico, D.F.: Alianza Editorial, S.A., 1978, 1989.
- Lewis, Harold MacLean. *Planning the modern city*. New York: John Wiley & Sons, Inc., 1916, 1922, 1949.
- Ley, Sabrina van der, y Markus Richter. *Visionary architecture and urban design of the sixties reflected by contemporary artists*. Ostfildern: Hatje Cantz - Herausgeber, 2008.
- Libeskind, Daniel. «"Deus ex Machina". "Machina ex Deo" : Aldo Rossi's Theater of the World.» (Oppositions / publ. by the Institute for Architecture and Urban Studies. ) 1980, 21, 3-20.
- Lipset, Seymour Martin, Reinhard Bendix, y Gino Germani. *Social mobility in industrial society*. Traducido por Ricardo Malfe. Buenos Aires: Eudeba, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1963, 1969.
- Lissitzky, El. «Rusia: la reconstrucción de la Arquitectura en la Unión Soviética.» En *1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos*, de El Lissitzky, traducido por Juan-Eduardo Cirlot. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1930, 1970.
- Llovet, Jordi, Martín de Riquer, y José María Valverde. *Lecciones de literatura universal : siglos XII a XX*. 3. Madrid: Madrid : Cátedra [Barcelona] : Institut d'Humanitats de Barcelona ; [Girona] : Ajuntament de Girona, 1995, 2003.
- Lodwick, Marcus. *Guía del arte : pintura occidental (The gallery companion: understanding western art)*. Traducido por Jorge González Batlle. Barcelona: Blume, 2002, 2003.
- López, Héctor F. *El mito de la modernidad*. Bogotá: Ediciones Horfe, 1997.
- Lorente, Jesús Pedro. *Historia de la crítica del arte : textos escogidos y comentados*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 2005.
- Lorenzano, César. *La estructura psicosocial del arte*. México, D.F.: Siglo Veintiuno Editores, 1982.
- Lugan, Jean-Claude. *Éléments d'analyse des systemes sociaux*. 2. Traducido por José Barrales Valladares. México: FCE , Fondo de Cultura Económica, 1983, 1995.
- Luhmann, Niklas. *El arte de la sociedad*. Traducido por Javier Torres Nafarrete. Mexico: Herder : Universidad Iberoamericana, 2005.
- Lukács, György. *Prolegomena zu einer marxistischen Aesthetik, (Prolegomenos a una estética marxista : sobre la categoría de la peculiaridad)*. Traducido por Manuel Sacristán. México: Grijalbo, 1954, 1965.
- Luque, José, y Susana Cía. «M 32 Archigram.» En *Constructores de la ciudad contemporánea : aproximación disciplinaria a través de los textos*, de José Luque Valdivia. Madrid: Cie Dossat 2000, 2004.
- Lux, Joseph August. «Estética de la ingeniería.» En *Técnica y cultura : el debate alemán entre Bismarck y Weimar*, de Tomás Maldonado, Peter Behrens y et al, traducido por Luisa Dorazio y Natalia Lazzari Sandro Bertucci. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1910, 2002.

- MacIver, Robert M, y Charles Hunt Page. *Society*. Traducido por José Cazorla Pérez. Madrid: Tecnos, 1959, 1972.
- Madariaga, Inés Sánchez de. *Esquinas inteligentes : la ciudad y el urbanismo moderno*. Madrid: Alianza, 2008.
- Madrigal, Manuel Saravia, y Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Universidad de Valladolid). *Urbanística como fronda : y otros ensayos*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1990.
- Maldonado, Tomás, Peter Behrens, y et al. *Técnica y cultura : el debate alemán entre Bismarck y Weimar*. Buenos Aires: Eds. Infinito, 1979, 2002.
- Mallgrave, Harry Francis, y Christina Contandriopoulos. *Architectural theory. Vol. 2, An anthology from 1871 to 2005*. Malden, MA: Oxford : Blackwell, 2006, 2008.
- Mancuso, Franco. *Le vicende dello zoning*. Traducido por Rossend Arqués. Barcelona: Gustavo Gili, 1978, 1980.
- Manieri-Elia, Mario. *William Morris e l'ideologia dell'architettura moderna*. Traducido por Juan Díaz de Atauri y Rodríguez de los Ríos. Barcelona: Gustavo Gili, 1977, 2001.
- Manrique, María M Ayala, Francisco Malagón Sánchez, y Sandra Sandoval Osorio. *Construcción de fenomenologías y procesos de formalización*. Bogotá: Fondo Editorial Universidad Pedagógica Nacional, 2013.
- Mark, Robert, Sheila Bonde, y et al. *Architectural technology up the scientific revolution. The Art and Structure of Large-Scale Buildings*. Traducido por José Miguel Gómez Acosta y Daniel López Martínez. Tres Cantos, Madrid: Akal Ediciones, 1993, 2002.
- Martell, P. «La legislación sobre la vivienda en la Rusia Soviética.» En *1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos*, de El Lissitzky, traducido por Juan-Eduardo Cirlot. Barcelona: Gustavo Gili, 1930, 1970.
- Martin, Leslie. *Urban space and structure*. Traducido por Francisco de León Molina. Barcelona: Gustavo Gili, 1972, 1975.
- Martorell, Mercedes Fernández (ed.), Louis Wirth, Jacques Barou, y Gary W. McDonogh. *Leer la ciudad : ensayos de antropología urbana*. Traducido por José Manuel Álvarez Flores y Angela Pérez. Barcelona: Icaria, 1988.
- Masiero, Roberto. *Estetica dell'architettura*. Balsa de la medusa (Series). Traducido por Francisco Campillo. Madrid: Antonio Machado Libros, 1999, 2003.
- Massu, Claude. *Chicago : de la modernité en architecture : 1950-1985*. Marseille: Parenthèses, 1997.
- Matthiessen, Francis Otto. *Rinascimento americano : arte ed espressione nell'età di Emerson e di Whitman*. Milán: Mondadori, 1941, 1961.
- McCallum, Ian R More. *Architecture U.S.A*. New York: Reinhold Pub. Corp. , 1959.
- Mcquade, Donald. «Vida intelectual y discurso público.» En *Literary history of the United States*, de Emory Elliott, Martha Banta, Houston A Baker y et al, traducido por con la colaboración de Juan José Coy María Coy, 670. Madrid: Cátedra, 1991.
- Merton, Robert K, P. S. West, M. Jahoda, y S. Selvin H. *Social policy & social research in housing, in the Society for the Psychological Study of Social Issues, Journal of Social Issues, vol. VII, Nos. 1, 2, 1951*.

- Traducido por Estela Falicov. Buenos Aires: Ediciones Tres, 1951, 1963.
- Merwood, Joanna. «Western architecture: regionalism and race in the Inland architect.» En *Chicago architecture : histories, revisions, alternatives*, de Charles Waldheim y Katerina Rüedi. Chicago: Univ. of Chicago Press, 2001, 2005.
- Metropolitan, Centennial Study and Training Programme on. *Problemas de las areas metropolitanas. Ponencias presentados al Congreso sobre Problemas Metropolitanos, celebrado en Toronto, con ocasión del centenario de Canadá*. Traducido por Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1969.
- Meyerson, Martin. «Tradiciones Utópicas y Urbanismo.» En *The Future metropolis*, de Lloyd Rodwin, traducido por Rafael Albisu. Barcelona: Seix Barral, 1960, 1967.
- Meyerson, Martin, y Inc. Action. *Face of the metropolis*. New York: Random House, 1963.
- Moholy-Nagy, Sibyl. *Matrix of man, illustrated history of urban environment. (Urbanismo y sociedad, historia ilustrada de la evolucion de la ciudad)*. Traducido por Ursula Lindstrom. Barcelona: Blume, 1968, 1970.
- Molina, Santiago de. *Collage y arquitectura : la forma intrusa en la construcción del proyecto moderno*. Sevilla : Recolectores Urbanos, 2014.
- Monteys, Xavier. *Le Corbusier. Obras y proyectos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005.
- Moody, Dan W. *Wacker's Manual of the Plan of Chicago: municipal economy*. Chicago: Chicago Plan Commission, 1913.
- Morales, José Ricardo. *Arquitectónica (sobre la idea y el sentido de la arquitectura)*. 2. Santiago: Ediciones de la Universidad de Chile, 1966, 1984.
- Morin, Edgar. «La noción de sujeto.» En *Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad*, de Ilya Prigogine, Dora Fried Schnitman y et al, traducido por Leandro Wolfson Leonor Spilzinger. Buenos Aires: Paidós, 1994, 2002.
- Morin, Edgar. *Sociologie*. Traducido por Jaime Tortella. Madrid: Tecnos, 1984, 1995.
- Morris, A E J. *History of urban form. Before the industrial revolutions*. Traducido por Reinald Bernet. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.
- Morris, Anthony. *History of urban form. (Historia de la forma urbana : desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial)*. Traducido por Reinald Bernet. Barcelona: Gustavo Gili, 1979, 1984.
- Müller, Werner, Gunther Vogel, István Szászy, y Inge Szász. *Atlas Bollkunst - Bond I. Allgemeiner Teil. Baugeschichte van Mesopotamien bis Byzanz*. 7. Traducido por María Teresa Pumarega y Miguel Angel Cano. Madrid: Alianza, 1974, 1999.
- Mumford, Eric P. *Defining urban design : CIAM architects and the formation of a discipline, 1937-69*. New Haven: Yale University Press, 2009.
- Mumford, Eric. *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2000.
- Mumford, Lewis. «"Prefabricated Blight".» En *Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design*, de Lewis Mumford, 108-9. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1956.
- Mumford, Lewis. «A Backward Glance.» En *Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating from the mid-*

- nineteenth century to the present*, de Lewis Mumford. New York: Reinhold Publishing Corporation, 1952, 1956.
- Mumford, Lewis. *Art and technics*. Traducido por Luis Fabricant. Buenos Aires: Nueva Visión, 1952, 1968.
- Mumford, Lewis. «Preface American architecture of the twentieth century.» En *American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey Church ; American architecture of the twentieth century edited by Oliver Regan*, de George E Thomas, Michael J Lewis y Edward Warren Hoak. New York: Princeton Architectural Press, 1929, 1992.
- Mumford, Lewis. *Sticks and Stones: A Study of American Architecture and Civilization*. New York: Dover Publications, 1924, 1955.
- Mumford, Lewis. *Technics and civilization*. 3. Traducido por Constantino Aznar de Acevedo. Madrid: Alianza, 1934, 2006.
- Mumford, Lewis. *The Brown Decades*. Traducido por Enrique Revol. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1931, 1960.
- Mumford, Lewis. «The Contribution of the Machine.» En *Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present*, de Lewis Mumford, 18. New York: Reinhold, 1952, 1956.
- Mumford, Lewis. *The culture of the cities*. 3. Traducido por Carlos María Reyles. Buenos Aires: Emecé, 1945, 1959.
- Mumford, Lewis. *The Story of Utopias*. Traducido por Diego Luis Sanromán. Logroño: Pepitas de calabaza, 1922, 2013.
- Munévar, Gonzalo. *La evolución y la verdad desnuda : un enfoque darwinista de la filosofía*. Traducido por Jorge Enrique Senior, Boris Salazar José Joaquín Andrade. Barranquilla: Ediciones Uninorte, 2008.
- Municio, José Manuel Pozo, Ignasi López Trueba, y Universidad de Navarra. Escuela Técnica Superior de Arquitectura. *Arquitectura, ciudad e ideología antiurbana*. Pamplona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura Universidad de Navarra, 2002.
- Murphy, Raymond E. *The American city; an urban geography*. New York: McGraw-Hill, 1966.
- Muschenheim, William. *Elements of the art of architecture*. New York: Viking Press, 1964.
- N**
- Nerdinger, Winfried, Manfred Speidel, y at al. *Bruno Taut : 1880-1938*. Milano: Electa, 2001.
- Nesbitt, Kate. *Theorizing a new agenda for architecture : an anthology of architectural theory, 1965-1995*. New York: Princeton Architectural Press, 1996.
- Netherlands., Ministerie van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid. *Should we build and live in houses or Flats ?* Traducido por set up in 1956 by the Netherlands Institute for Housing and Building at the request of the Minister of Housing and Building then in office Abridged English version of the report published in 1962 by the 'Committee Low-Building-Multi-Storey Building'. The Hague: Information Dept. of Housing and Building Ministry, 1965, 1965.
- Newman, Bernard J, y Philadelphia Housing Association. *Housing in Philadelphia, 1922*. Philadelphia: Philadelphia Housing Association, 1922.
- Newman, Bernard J. «Congestion and Rents.» *Sage Publications, Inc. in association with the American Academy of Political and Social*

(Annals of the American Academy of Political and Social Science) 51, nº 1 (Jan 1914): 59-67.

Nisbet, Robert A. *History of the idea of progress*. Traducido por Enrique Hegewicz. Barcelona: Gedisa, 1980, 1981.

Noiriel, Gérard. *Sur la "crise" de l'histoire*. Traducido por Vicente Gómez Ibáñez. Madrid: Cátedra, Universitat de València, 1997.

Nove, Alec. *An economic history of the U.S.S.R*. Traducido por Miguel Paredes Marcos. Madrid: Alianza Editorial, 1969, 1973.

## O

Obrist, Hans Ulrich, y Rem Koolhaas:. *Rem Koolhaas: Hans Ulrich Obrist*. Traducido por Jorge García de la Cámara. Barcelona: Gustavo Gili, 2006, 2009.

OCDE. *Las ciudades en transformación : (administración del cambio urbano). 1. Políticas y financiación*. Madrid: MOPU Secretaría General Técnica, Servicio de Publicaciones, 1983.

Ocio, Felicitas Martínez de Salinas. *Arquitectura y urbanismo de Laguardia (Alava) : de la Edad Media al primer tercio del siglo XX*. Vitoria: Diputación Foral de Alava, Departamento de Cultura, 1991.

Ockman, Joan, Edward Eigen, y Planning, and Preservation. Columbia University. Graduate School of Architecture. *Architecture culture, 1943-1968 : a documentary anthology*. New York: Rizzoli : Columbia University Graduate School of Architecture, Planning, and Preservation, 1993.

Oliva i Casas, Josep. *La confusión del urbanismo : ciudad pública vs. ciudad doméstica*. Madrid: CIE Dossat-2000, 2001, 2005.

Olmsted, Frederick Law. «City planning : an introductory address delivered by Frederick Law Olmsted at the second National Conference on City Planning and Congestion of Population.» (American Civic Association) II, nº 4 (1910).

Otxotorena, Juan M. *La lógica del post : arquitectura y cultura de la crisis*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1992.

## P

Parrington, Vernon Louis. *Main currents in American thought An Interpretation of American Literature (El desarrollo de las ideas en los Estados Unidos : interpretación de la literatura norteamericana)*. Traducido por Antonio Llano. Vol. 3. Buenos Aires: Editorial Bibliográfica Argentina, 1927, 1959.

Pasqualotto, Giangiorgio. *Para la crítica de la ideología*. Traducido por Oscar Naranjo Barrera. Tamaraceite [Las Palmas de Gran Canaria]: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1977, 1981.

Patrick Geddes, Sir. *Cities in evolution : an introduction to the town planning movement and to the study of civics*. Traducido por E. L Revol. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1915, 1960.

Peñalba García, Mercedes. «Visiones eutópicas de América en la identidad colonial puritana.» (Universidad de Alicante. Departamento de Filología Inglesa), nº 2 (1989).

Pepper, Simon. *Housing Improvement: Goals and Strategy. (Renovación de la Vivienda: Objetivos y Estrategias)*. Traducido por Justo G. Beramendi. Barcelona: Gustavo Gili, 1979.



Perry, Clarence. *The neighbourhood unit : from the Regional Survey of New York and its environs, Volume VII, Neighbourhood and community planning*. London ; New York: Routledge : Thoemmes Press, 1929, 1998.

Petrignani, Achille. *Tecnologie dell'architettura*. Traducido por Buenaventura Bassegoda Musté. Barcelona : Gustavo Gili, 1969, 1970.

Philippe Panerai, David Mangin. *Projet Urbain*. Traducido por Inés Sánchez de Madariaga. Madrid: Celeste Ediciones, 1998, 2002.

Piñón, Helio. *Arquitectura de las neovanguardias*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984.

Pirenne, Henri. *Les villes du Moyen Age*. 8. Traducido por Francisco Calvo. Madrid: Alianza, 1971, 1987.

Plunz, Richard, y Catherine Chatin. *Habiter New-York : la forme institutionnalisée de l'habitat new yorkais : 1850-1950*. Bruxelles: Mardaga, 1980, 1983.

Powel, Kenneth. *The great builders*. London: Thames & Hudson, 2011.

Project., Federal Writers'. *The WPA guide to New York City : the Federal Writers' Project guide to 1930s New York*. New York: Pantheon Books, 1939, 1993.

Puente, Moisés, trad. *La Città*. 4. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

## Q

Quiring, Claudia, (Art historian) Helen Barr, Deutsches Architekturmuseum., Germany) Ernst-May-Gesellschaft (Frankfurt am Main, y et al. *Ernst May : 1886 - 1970*. München: Prestel, 2011.

## R

Rainey, Reuben M. «Chicago architecture: Histories. Revisions. Alternatives. William le Baron Jenney and Chicago's West Parks: From Prairies to Pleasure-Grounds.» Chicago: Chicago, Ill. [u.a.] Univ. of Chicago Press, 2001.

Ramírez, Juan A. *Arte y arquitectura en la época del capitalismo triunfante*. Madrid: Visor, 1992.

Randall, John Herman. *The making of the modern mind : a survey of the intellectual background of the present age, (La Formación del Pensamiento Moderno)*. Traducido por Juan Adolfo Vázquez. Buenos Aires: Nova, 1926, 1952.

Reeve, Sidney A. «Congestion in Cities.» *American Geographical Society (Geographical Review)* 3, nº 4 (1917): 278-293.

Reissman, Leonard. *The Urban Process: Cities in industrial societies (El proceso urbano : las ciudades en las sociedades industriales)*. Traducido por Laboratorio de Urbanismo de la ETSAB. Barcelona: Gustavo Gili, 1970.

Reps, John William. *The making of urban America : a history of city planning in the United States*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1965.

Reynolds, Donald M. *The Architecture of New York City : histories and views of important structures, sites, and symbols*. New York: Macmillan, 1984.

Rigotti, Giorgio. *Urbanistica: la composizione*. Traducido por Antonio Perpiñá Rodríguez. Barcelona: Labor, 1962.

- Roberts, Gerrylynn K, y Open University. *The American cities and technology reader : wilderness to wired city*. New York: Routledge in association with the Open University, 1999.
- Rocca, Alessandro. «La bigness dopo l'undici settembre. Bigness after 911.» *Lotus international* (Gruppo Editoriale Electra), nº 112 (2002): 16-33.
- Rocher, Guy. *Introduction à la sociologie générale*. Traducido por José Pombo. Barcelona: Herder, 1968, 1990.
- Rodwin, Lloyd. *The Future Metropolis*. Traducido por Rafael Albisu. Barcelona: Seix Barral, 1960, 1967.
- Rohe, Ludwig Mies van der. *"Baukunst und Zeitwille", Der Querschnitt (Escritos, diálogos y discursos) N° 4. 1*. Traducido por Beatriz Goller, José Quetglas y Miguel Usandizaga Luis Bravo. Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de la región de Murcia, 1922, 2003.
- Root, John, Dankmar Adler, Clarence I. Stiles, W. W. Boyington, Frederick Baumann, y Louis Sullivan. «"What Are the Present Tendencies of Architectural Design in America?» (The Inland architect and News Record), nº 9:3 (March 1887): 23-4, 26.
- Rosenau, Helen. *The ideal city, its architectural evolution in Europe*. Traducido por Jesús Fernandez Zulaica. Madrid: Alianza, 1983, 1999.
- Rossi, Aldo. *A scientific autobiography*. Traducido por Juan José Lahuerta. Barcelona: Gustavo Gili, 1981, 1998.
- Rossi, Aldo. *Scritti scelti sull'architettura e la città, 1956-1972*. Traducido por Francesc Serra i Cantarell. Barcelona: Gustavo Gili, 1975, 1977.
- Rota, Italo. *New York : not only buildings*. Kempen, Germany: Te Neues, 2000.
- Rowe, Colin. *The architecture of good intentions : towards a possible retrospect*. London: Academy Editions, 1994.
- Rowe, Colin. *The Mathematics of the Ideal Villa and Other Essays (Manierismo y arquitectura moderna y otros ensayos)*. Traducido por Francesc Parcerisas. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1976, 1978.
- Rowe, Colin, y Fred Koetter. *Collage city*. Traducido por Esteve Rimbau Sauri. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- Rubinstein, Juan Carlos. *Crisis de la sociedad civil : neofeudalización y posfordismo*. Madrid: Trama Editorial, 2000, 2002.
- Rykwert, Joseph. «America sogna Europa. Europa sogna America.» *Casabella* (Electa), nº 586-587 (1992).
- Rykwert, Joseph. *On Adam's house in Paradise : The idea of the primitive hut in architectural history*. Traducido por Justo G Beramendi. Barcelona: Gustavo Gili, 1962, 1975.
- Rykwert, Joseph. *The idea of a town : the anthropology of urban form in Rome, Italy and the Ancient World*. Traducido por Jesús Valiente Malla. Salamanca: Sígueme, 1976, 2002.
- S**
- Saarinén, Eliel. *The city: its growth, its decay, its future*. Traducido por Roberto A. Champion. Buenos Aires: Poseidón, 1948.
- Sarquis, Jorge, Helio Piñón, Alberto Sato, Juan Herreros, y et al. *Arquitectura y técnica*. Buenos Aires: Nobuko, 2008.
- Sassen, Saskia. *The global city : New York, London, Tokyo*. Traducido por Silvina Quintero. Buenos Aires: Eudeba, 1991, 1999.
- Schaik, Martin van, y Otakar Máčel. *Exit Utopia : architectural provocations, 1956-76*. Munich ; London ; New York: Prestel, 2005.

- Schnitman, Dora Fried. «Ciencia, cultura y subjetividad.» En *Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad*, de Ilya Prigogine y Dora Fried Schnitman, traducido por Leandro Wolfson, Leonor Spilzinger. Buenos Aires: Paidós, 1994, 2002.
- Schulz, Christian Norberg. «El Significado en Arquitectura.» En *Meaning in architecture*, de Charles Jencks y George, and others Baird, traducido por María Teresa Muñoz, 245. Madrid: H. Blume Ediciones, 1969, 1975.
- Schuyler, Montgomery. «Last Words about the World's Fair.» En *American Architecture and Other Writings*, de William H Jordy and Ralph Coe, 571-3. Cambridge, MA.: Harvard University Press, 1961, 1894.
- Schwartz, Bernard. *The Judicial Ten: America's Greatest Judges (Los diez mejores jueces de la historia norteamericana)*. Traducido por Enrique Alonso. Madrid: Editorial Civitas, 1980.
- Schwartz, Harry. *Russia's Soviet Economy*. Traducido por Antonio Gobernado. Madrid: Aguilar, 1955.
- Scruton, Roger. *The Aesthetics of Architecture*. Traducido por Jesús Fernández Zulaica. Madrid: Alianza Editorial, 1979, 1985.
- Sellers, Charles Grier, Henry Farnham May, y Neil R McMillen. *A Synopsis of American History*. Traducido por Alberto Schurbu. Buenos Aires: Editorial Fraterna, 1985, 1988.
- Sert, José Luis. *Can our cities survive? : an ABC of urban problems, their analysis, their solutions*. Cambridge: Harvard University Press ; London : H. Milford, Oxford University Press, 1942.
- Sica, Paolo. *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*. Traducido por Montserrat d'Alós Moner. Barcelona: Gustavo Gili, 1970, 1977.
- Sica, Paolo. *Storia dell'urbanistica, L'Ottocento 2*. Traducido por Joaquín Hernández Orozco. Vol. 2. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1977, 1981.
- Sica, Paolo. *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*. Traducido por Joaquín Hernández Orozco. Vol. 1. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1978, 1981.
- Situationniste., Internationale. «Crítica del urbanismo.» En *Teoría de la deriva y otros textos situacionistas sobre la ciudad*, de Libero Andreotti, Xavier Costa y Internationale Situationniste. Barcelona: Actar, 1996.
- Skansi, Luka. «The Historical Project of Rem Koolhaas: Delirious New York.» *Oris*, n° 152 (2003).
- Smith, Adam. *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. Edwin Cannan. Traducido por Gabriel Franco. México: Fondo de Cultura Económica, 1863, 1958.
- Smithson, Alison. *The Emergence of Team X out of CIAM: Documents*. London: Architectural Association, 1982.
- Smithson, Alison, y Peter Smithson. *Changing the Art of Inhabitation, pieces of Mies, dreams of Eames, the Smithsons*. Traducido por Sofía Estévez. Barcelona: Gustavo Gili, 1994, 2001.
- Soja, Edward W. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Traducido por Verónica Hendel y Mónica Cifuentes. Madrid :: Traficantes de Sueños,, 2000, 2008.
- Solà-Morales, Ignasi de. *Metrópolis : ciudades, redes, paisajes*. Traducido por Carmen Artal Joaquín Rodríguez Feo. Barcelona: G. Gili, 2005.
- Sosgorod, Miljutin N. A. «Sosgorod. Principios de la Planificación Urbanística.» En *La Costruzione della città sovietica.*, de Paolo Ceccarelli, traducido por Carlos Martí Mas. Barcelona: Gustavo Gili, 1930, 1970.

- Spengler, Oswald. *Der Untergang des Abendlandes (La decadencia de Occidente : bosquejo de una morfología de la historia universal)*. 10. Traducido por Manuel G. Morente. Madrid: Espasa-Calpe, 1923, 1966.
- Steadman, Philip. *The evolution of designs (Arquitectura y naturaleza : las analogías biológicas en el diseño)*. Traducido por Jose Corral. Madrid: H. Blume, 1979, 1982.
- Stein, Clarence S. «New towns for new purposes.» En *Roots of contemporary American architecture; a series of thirty-seven essays dating from the mid-nineteenth century to the present.*, de Lewis Mumford. New York,: Reinhold, 1952, 1956.
- Stern, Robert A., Gregory Gilmartin, y John Montague Massengale. *New York 1900 : metropolitan architecture and urbanism, 1890-1915*. New York: Rizzoli, 1983, 1995.
- Stern, Robert, Gregory Gilmartin, y Thomas Mellins. *New York 1930 : architecture and urbanism between the two world wars*. New York: Rizzoli, 1987, 1994.
- Strauven, Francis. «The shaping of number in architecture and town planning.» En *Team 10 : a utopia of the present*, de Team 10., Nederlands Architectuurinstituut., Technische Hogeschool Delft. y Yale University. School of Architecture. Rotterdam: NAI Publishers, 2006.
- Strong, Josiah. «The Problem of the Twentieth Century City.» *University of Northern Iowa (The North American Review)* 165, nº 490 (1897): 343-349.
- Subirats, Eduardo. *El final de las Vanguardias*. Barcelona: Anthropos, 1984, 1989.
- Subirats, Eduardo. «El hombre y la ciudad sublime.» *Astragalo, Arquitectura de lo Colosal* (Celeste Ediciones S.A.), nº 17 (2001).
- Subirats, Eduardo. *La flor y el cristal : ensayos sobre arte y arquitectura modernos*. Barcelona: Anthropos, 1986.
- Sullivan, Louis. «Characteristics and Tendencies of American Architecture.» (The Inland Architect and Builder) VI, nº five (November 1885) (1885): 58-9.
- Sullivan, Louis H. *The autobiography of an idea*. Traducido por Luis de Cabrera. Buenos Aires: Infinito, 1924, 1961.
- Sutcliffe, Anthony. *Metropolis 1890-1940*. London: Mansell Publishing Limited, 1984.
- T**
- Tafuri, Manfredo. *La sfera e il labirinto : avanguardie e architettura da Piranesi agli anni '70*. Traducido por Francisco Serra Cantarell. Barcelona: Gustavo Gili, 1980, 1984.
- Tafuri, Manfredo, Massimo Cacciari, y Francesco Dal Co. *De la vanguardia a la metropoli : crítica radical a la arquitectura*. Traducido por Seminario de Urbanística II de la ETS de Arquitectura de Barcelona. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.
- Tallmadge, Thomas E. *The Story of architecture in America*. New York: W.W. Norton & Co, 1876, 1927, 1936.
- Tange, Kenzō, Udo Kultermann, y H R von der Mühl. *Kenzo Tange*. Traducido por Carola Kappelmacher. Barcelona: Gustavo Gili, 1970, 1978, 1989.
- Taut, Bruno. «La situación de la arquitectura en Rusia.» En *1929 : la reconstrucción de la arquitectura en Rusia, y otros escritos*, de El

- Lissitzky, traducido por Juan-Eduardo Cirlot. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1930, 1970.
- Taylor, Charles. *Modern Social Imaginaries*. Traducido por Ramón Vilà Vernis. Barcelona: Paidós, 2006.
- Tedeschi, Enrico, y Norberto Rodríguez Bustamante. *La arquitectura en la sociedad de masas*. Buenos Aires: Ediciones 3, 1962.
- Temin, P. *New economic history*. (*La nueva historia económica: lecturas seleccionadas*). Traducido por María Esther Rabasco y Luis Toharia. Madrid: Alianza, 1973, 1984.
- Terán, Fernando de. *El pasado activo : del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*. Madrid: Akal, 2009.
- Thomas, George E, Michael J Lewis, y Edward Warren Hoak. *American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey Church ; American architecture of the twentieth century edited by Oliver Regan*. New York: Princeton Architectural Press, 1927, 1992.
- Thomas, George E. «Loss of Faith.» En *American architectural masterpieces : an anthology comprising Masterpieces of architecture in the United States measured and drawn by Edward Warren Hoak and Willis Humphrey Church ; American architecture of the twentieth century edited by Oliver Regan*, de George E Thomas, Michael J Lewis y Edward Warren Hoak, 8. New York: Princeton Architectural Press, 1922, 1992.
- Tindall, George Brown, y David E Shi. *America: a narrative history*. Traducido por Teresa Niño. Vol. 1. Santafé de Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1995.
- Tindall, George Brown, y David E. Shi. *America: a narrative history* Vol. 2. Traducido por Teresa Niño. Vol. 2. Santafé de Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1984, 1995.
- Topalov, Christian. *Le profit, l'argent et la ville, éléments de théorie*. (*Ganancias y renta urbanas : elementos teóricos*). Traducido por Fabio Enrique Velázquez Carrillo. Madrid: Siglo XXI, 1984.
- Touraine, Alain. *Critique de la modernité*. 2. Traducido por Alberto Luis Bixio. México: Fondo de Cultura Económica, 1992, 2006.
- Tournikiotis, Panayotis. *The Historiography of Modern Architecture*. Traducido por Jorge Sainz. Madrid: Maira : Celeste, 1999, 2001.
- Treiber, Daniel. *Frank Lloyd Wright*, Traducido por Yago Barja de Quiroga. Torrejón de Ardoz (Madrid): Akal, 1974, 1996.
- Trocme, Hélène. *Les Américains et leur architecture*. Traducido por Pilar Calvo. Madrid: Ediciones Cátedra, 1981, 1983.
- Tudela, Fernando. *Arquitectura y procesos de significación*. México: Edicol , 1980.
- Uscatescu, George. *Proceso al humanismo*. Madrid: Ediciones Guadarrama, 1968.

## U

## V

Valdivia, José Luque. *La ciudad de la arquitectura : una relectura de Aldo Rossi*. Vilassar de Mar (Barcelona): Oikos-Tau, 1996.

Valdivia, José Luque, y Universidad de Navarra Departamento de Urbanismo. *Constructores de la ciudad contemporánea : aproximación disciplinaria a través de los textos*. Madrid: CIE Dossat, 2000, 2005.

Vázquez, Carlos García. *Antípolis*. Barcelona: Gustavo Gili, 2011.

Vázquez, Carlos García. *Ciudad Hojaldre : visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

Vázquez, Carlos García. «Estrategias urbanas en la metrópoli europea.» En *Metrópolis : ciudades, redes, paisajes*, de Ignasi Solà-Morales Rubió y Xavier Costa. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005.

Ven, Cornelis van de. *Space in Architecture*. Traducido por Fernando Valero. Madrid: Cátedra, 1977, 1981.

Venturi, Lionello. *Storia della critica d'Arte*. Traducido por Rossend Arqués. Barcelona: Gustavo Gili, 1964, 1979.

Vértiz, Felipe de Jesús Rodríguez. «La crítica posmoderna a la religión. Posmodernidad y Religión.» En *Modernidad y posmodernidad : la crisis de los paradigmas y los valores*, de Zidane Zeraoui. México: Limusa, 2000.

Vidal, César. *Los textos que cambiaron la historia*. Barcelona: Planeta, 1998.

Vidler, Anthony. *Histories of the immediate present. Inventing architectural modernism*. Traducido por Moisés Puente. Barcelona: Gustavo Gili, 2008, 2011.

Vidler, Anthony. *The Writing of the walls : architectural theory in the late Enlightenment. (El espacio de la Ilustración, La teoría arquitectónica en Francia a finales del siglo XVIII)*. Traducido por Jorge Sainz. Madrid: Alianza, 1986, 1997.

Volpe, Galvano Della. *Critica dell'ideologia contemporanea*. Traducido por Ma. Ester Benítez. Madrid: Alberto Corazón, editor, 1967, 1970.

## W

Waldheim, Charles, y Katerina Rüedi. *Chicago architecture : histories, revisions, alternatives*. Chicago: University of Chicago Press, 2005.

Wallerstein, Immanuel M. *The modern world-system*. Traducido por Pilar López Máñez, Jesús Albores Antonio Resines. Madrid: Siglo Veintiuno, 1989, 1998.

Weber, Erich. *Erziehungsstile. (Estilos de educación)*. Traducido por Claudio Gancho. Barcelona: Herder, 1970, 1976.

Weber, Max. *Wirtschaftsgeschichte, (Historia económica general)*. séptima reimpresión. Traducido por Manuel Sánchez Sarto. México: Fondo de Cultura Económica, 1924, 1997.

Weiler, Alfred, y Albert Demangeon. *Les maisons des hommes : de la hutte au gratte-ciel*. Paris: Bourrellier & Cie, 1937, 1950.

White, Morton y Lucia. «El intelectual americano contra la ciudad.» En *The Future Metropolis*, de Lloyd Rodwin, Giancarlo De Carlo y et al, traducido por Rafael Albisu. Seix Barral: Barcelona, 1960, 1967.

Williams, Raymond. *Palabras clave : un vocabulario de la cultura y la sociedad (keywords: a vocabulary of culture and society)*. Traducido por Horacio Pons. Buenos Aires: Nueva Visión, 2002.



Williams, Trevor I. *A short history of twentieth-century technology. c. 1900 - c. 1950*. Traducido por Juan C. Navascués Howard. Madrid: Siglo XXI de España Editores, 1982, 1987.

Wingo, Lowdon, Melvin M. Webber, Stanley B. Tankel, y Catherine Bauer Wurster. *Cities and space : the future use of urban land. (Ciudades y espacio : el uso futuro del suelo urbano)*. Traducido por M. Bayes Sopena. Barcelona: Oikos-tau, 1976.

Wright, Frank Lloyd. *An autobiography*. 2. Traducido por José Avendaño. Madrid: El Croquis Editorial, 1932, 2004.

Wright, Frank Lloyd. «Ausgeführte Bauten und Entwürfe von Frank Lloyd Wright Berlin: Wasmuth, Collected Writings Vol. 1.» En *Collected Writings Vol. 1, 1894 a 1930*, de Frank Lloyd Wright, 108. Nueva York: Rizzoli, 1911, 1992.

Wright, Frank Lloyd. *the Art and Craft of the Machine*. Vol. 1. New York: Bruce Brooks Pfeiffer. New York: Rizzoli, 1901, 1992.

Wrigley, E A. *People, cities and wealth. The transformation of traditional society*. Traducido por Enrique Gavilán. Barcelona: Crítica, 1987, 1992.

Wyss, Beat. *Der Wille zur Kunst: zur ästhetischen Mentalität der Moderne (La voluntad del arte : sobre la mentalidad moderna)*. Traducido por Helena Bernabé Blanco. Madrid: Abada Editores, 2010.

## Y

Yeomans, David T. *Construction since 1900 : materials*. London: BT Batsford Ltd, 1997.

## Z

Zardini, Mirko. «De la "ciudad que sube" al paisaje que avanza.» En *Metrópolis : ciudades, redes, paisajes*, de Ignasi Solà-Morales Rubió y Xavier Costa, traducido por Carmen Artal Joaquín Rodríguez Feo. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.

Zátonyi, Marta. *Aportes a la estética desde el arte y la ciencia del siglo 20*. Buenos Aires: La Marca, 2000.

Zimmermann, Clemens. *Die Zeit der Metropolen : Urbanisierung und Grossstadtentwicklung. (La época de las metrópolis : urbanismo y desarrollo de la gran ciudad)*. 2. Traducido por revisión de Carlos Martín Ma. Concepción Janué i Miret. Tres Cantos (Madrid): Siglo XXI, 1996, 2012.

Zinn, Howard. *A people's history of the United States : 1942-presents*. Traducido por Toni Strubel. Bogotá : Pisando Callos, 1977, 2008.

